RELATORIO

N.º 64

DA DIRECTORIA

DA

COMPANHIA PAULISTA

DE

ESTRADAS DE FERRO

PARA A SESSÃO DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE JUNHO DE 1913

S. PAULO
CASA VANORDEN
1913

ERRATA:

Na pagina 44:

onde se lê

Antonio de Padua Salles 936 — 120 — 1056 — 65

leia-se

Antonio de Padua Salles 880 — 120 — 1000 — 63

e onde se lê:

Antonio de Toledo Lara 2560 — 384 — 2944 — 159

leia-se

Antonio de Toledo Lara 2616 — 384 — 3000 — 161

na pagina 61:

onde se lê:

João Pinto Carneiro 2023 — 335 — 2358 — 130

leia-se

João Pinto Carneiro 2223 — 335 — 2558 — 140

e onde se lê:

João Pinto Machado Portella 792 — — 792 — 52

leia-se

João Pinto Machado Portella 592 — — 592 — 42

na pagina 66:

onde se lê:

London and River Plate Bank Ltd. 5733 — 456 — 6189 — 321

leia-se

London and River Plate Bank Ltd. 5733 — 569 — 6362 — 327

na pagina 67:

onde se lê:

Lucia Sarah Levy 14 — 133 — 127 — 17

leia-se

Lucia Sarah Levy 14 — — 14 — 2

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO

Senhores Accionistas

CUMPRINDO as disposições dos Estatutos da Companhia, vem a Directoria trazer ao vosso conhecimento os principaes factos occorridos durante o anno social de 1912, e, ao mesmo tempo, submetter ao vosso esclarecido juizo as contas e o balanço correspondentes ao referido anno, acompanhados do parecer do Conselho Fiscal, documentos esses que estiveram em tempo á vossa disposição, na fórma da lei.

Directoria

Expirando no fim do corrente anno o mandato dos actuaes Directores, deveis eleger os membros da Directoria para o triennio a decorrer de 1.º de Janeiro de 1914 a 31 de Dezembro de 1916, para o que será opportunamente convocada uma assembléa geral extraordinaria.

Conselho Fiscal

Na assembléa geral ordinaria do corrente anno compete-vos eleger, de accôrdo com os Estatutos, os membros e supplentes do Conselho Fiscal, que têm de funccionar durante o proximo exercicio social de 1914.

Trafego

O trafego funccionou com a regularidade do costume em todas as linhas da Companhia, cuja extensão total, como sabeis, é actualmente de 1.151 kilometros.

O numero de passageiros e animaes transportados, a tonelagem das cargas, bagagens e encommendas despachadas, bem como o numero dos telegrammas expedidos, durante o anno de 1912, e os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do quadro seguinte:

Annos	Passageiros	Animaes	TONELADAS			Telegrammas
			de bagagens e encommendas	de café	de mercadorias diversas	
1908	1.084.081	36.072	12.558	474.083	485.659	296.133
1909	1.127.868	47.534	13.845	629.648	491.618	296.052
1910	1.245.752	48.430	14.596	437.237	613.256	261.956
1911	1.522.533	77.783	17.578	489.668	707.054	290.522
1912	2.057.318	110.736	23.755	479.452	935.687	354.748

O extraordinario accrescimo havido no numero dos viajantes transportados, no trafego de animaes, principalmente de gado bovino despachado de Bebedouro e Barretos com destino a S. Paulo, bem como no movimento geral de mercadorias, tanto importadas como de producção do Estado, avultando entre estas, depois do café, os cereaes, as madeiras e outros materiaes de construcção, assignala bem a intensa expansão que se vem manifestando nas forças vivas do Estado.

Com effeito, para dar idéa, num relance, do desenvolvimento economico de S. Paulo, nenhuma synthese mais suggestiva que a formada pelos algarismos expostos. Mostram elles que todos os grandes elementos de trafego da zona mais extensa e tambem mais rica do Estado, que é a servida directa e indirectamente pelo

systema de viação da Companhia Paulista, accusaram consideravel augmento no ultimo exercicio, exceptuado unicamente o café, cuja desmedida expansão cultural aliás se tornou necessario entravar, ha annos, por meio de um imposto prohibitivo.

A' parte esta circumstancia, que, por sua natureza, não affecta a natural capacidade augmentativa da riqueza do Estado, é motivo para justas congratulações a constatação deste auspicioso facto: no quinquennio de 1908 a 1912 dobrou a actividade economica de S. Paulo, o que vale dizer que se póde computar em 20 %, termo médio, o seu coefficiente annual de progresso!

Querendo ter idéa mais completa do phenomeno, lançar um golpe de vista que abranja periodo mais dilatado da historia economica de S. Paulo, ver-se-ha que os dados correspondentes não são menos interessantes, não traduzem com menos brilho e vigor a obra evolutiva da riqueza e do engrandecimento do Estado.

E' o que affirmam os seguintes algarismos, que dão o movimento de viajantes e a tonelagem do café e de outras mercadorias que as linhas da Companhia Paulista transportaram, nos trinta annos decorridos de 1882 a 1912:

Annos	Passageiros	Toneladas de café	Toneladas de mercadorias diversas
1882	166.774	71.133	61.895
1887	231.850	73.451	101.970
1892	809.040	173.718	238.696
1897	1.422.141	284.370	406.275
1902	1.038.639	436.198	396.600
1907	1.117.827	527.107	448.676
1912	2.057.318	479.452	935.687

Tem a Companhia continuado a fazer gratuitamente o transporte de immigrantes e suas bagagens para o interior do Estado, elevando-se a 15.856 o numero dos que conduziu no ultimo anno, e a 124:642$070 réis a importancia que deixou de receber pelo serviço prestado.

Como é sabido, foi a Companhia Paulista que iniciou em S. Paulo, em 1882, o transporte gratuito de immigrantes e suas bagagens. Nos trinta annos decorridos dessa época até 31 de Dezembro de 1912, tem ella dado passagem em seus trens, muitos dos quaes formados exclusivamente para esse fim, a 633.739 immigrantes, cujo transporte teria custado 2.967:823$250 réis.

Movimento Financeiro

O balancete da receita e despesa do exercicio de 1912, que vai annexo, com os convenientes detalhes, apresenta resultado muito satisfactorio, não só em absoluto, como em confronto com os resultados apurados nos annos anteriores.

Os algarismos respectivos, bem como os dados correspondentes aos quatro annos anteriores, constam do seguinte quadro:

ANNOS	RECEITA	DESPESA	SALDO	Relação da despesa para a receita
1908	22.664:421$802	10.416:979$838	12:247:441$964	46 %
1909	27.111:851$729	12.471:848$164	14.640:003$565	46 %
1910	23.072:010$089	10.504:324$134	12.567:685$955	45 %
1911	27.135:300$222	11.911:376$338	15.223:923$884	44 %
1912	30.957:439$941	14.364:717$748	16.592:722$193	46 %

O consideravel augmento da receita em 1912 é devido ao grande desenvolvimento do trafego de pas-

sageiros e mercadorias diversas, conforme se viu no capitulo antecedente.

A elevação da despesa provém da mesma causa e tambem de se haver feito sensivel augmento nos vencimentos do pessoal. Dedicados como têm sido os empregados da Companhia, prestando-lhe sempre seus serviços com louvavel zelo, era justo que, em uma quadra como a que vimos atravessando, quando para todos encarecem as condições de vida, procurasse a Companhia melhorar a paga de seus servidores.

Ainda assim a relação da despesa para a receita, que foi de 46 %, manteve-se no mesmo nivel dos annos anteriores, o que quer dizer que continuou a ser a mais baixa que se tem registrado no Brasil, não obstante ser o regimen de tarifas da Companhia Paulista um dos mais modicos, senão o mais modico, considerado no conjuncto de suas tabellas, de quantos vigoram nas emprezas ferro-viarias do paiz.

O saldo que se apurou em 1912, no valor de Rs. 16.592:722$193, accrescido dos lucros que passaram do anno anterior, na importancia de Rs......... 4.455:510$448, bem como do saldo proveniente da liquidação de varios emprestimos, no valor de Rs. 148:000$000, e assim elevado á somma de Rs. 21.196:232$641, teve, mediante audiencia e approvação do Conselho Fiscal, a seguinte distribuição, que a Directoria submette á vossa sancção:

Juros da divida externa pagos em 1912	1.619:603$740
Importancia applicada á amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro	872:058$360
Para o pagamento dos dividendos do 1.º e 2.º semestres de 1912, á razão de 12 % ao anno . .	9.600:000$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos	240:000$000
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de pensões aos empregados	100:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	5.897:728$626
Lucros que passam para o exercicio de 1913 . . .	2.666:841$915
Somma . . . . Rs.	21.196:232$641

Divida externa

Foram pontualmente feitas, durante o anno de 1912, as remessas para pagamento dos juros de 5 % do emprestimo de 1892, contrahido para a compra da Estrada de Ferro do Rio Claro, as quaes importaram em Rs. 1.619:603$740.

Resgataram-se no mesmo anno 572 obrigações do referido emprestimo, no valor de £ 57.200, mediante o dispendio de Rs. 872:058$360, o que elevou o total do resgate operado até o referido anno á importancia de £ 650.500, tendo a Companhia despendido com isso Rs. 13.096:555$165.

Aproveitando o ensejo, accrescentaremos que já foi feito o serviço da divida correspondemte ao primeiro semestre de 1913, tendo sido resgatadas 600 obrigações no valor de £ 60.000, achando-se a divida externa actualmente reduzida a £ 2.039.500.

Fundo de amortisação do custo da Estrada de Ferro do Rio Claro

Com a quantia de Rs. 872:058$360 levada ao credito desta conta, conforme mostra a distribuição do saldo do exercicio, fica a importancia deste fundo elevada á somma de Rs. 13.096:555$165, inteiramente applicada na amortisação da divida contrahida para compra da Estrada do Rio Claro até 31 de Dezembro de 1912.

Fundo de obras novas e augmento do material rodante

Segundo vereis do balanço fechado em 31 de Dezembro de 1912, importava então este fundo na quantia de Rs. 8.000:000$000, formada á custa de verbas deduzidas do saldo apurado em cada exercicio.

Segundo o seu nome indica, destina-se este fundo a fornecer recursos para a construcção de obras novas, augmento do material rodante, melhoramentos das linhas e mais despesas que não sejam propriamente de custeio e devam ser feitas e escripturadas em conta de capital.

Lançada agora a quantia de 5.897:728$626 réis no credito da referida conta, ficará o fundo de obras novas e augmento do material rodante elevado a 13.897:728$626 réis.

Esta somma acha-se applicada na construcção da linha de Pederneiras a Baurú, nos trabalhos para duplicação da linha de Jundiahy a Campinas, nas obras em andamento da linha directa de Rio Claro a Itirapina, no prolongamento do ramal de Santa Rita, na acquisição de material rodante, e em outras obras e melhoramentos que a Companhia vem executando, em conta de capital, de 1907 para cá, conforme vereis mais detalhadamente em outros capitulos.

Fundo de reserva

Lançada a quantia de 200:000$000 de réis ao credito desta conta, fica elevado a 3.200:000$000 de réis o fundo de reserva da Companhia.

Parte desta importancia, representando.......... 2.931:959$180 réis, acha-se empregada em titulos, no valor ouro de £189.600, do emprestimo federal de 5 %, contrahido em Londres no anno de 1903. A parte restante ainda se acha em dinheiro, devendo ter em breve aquella mesma applicação.

Fundo de pensões

Com a quantia de 100:000$000 de réis, que recebeu o fundo de pensões na distribuição do saldo do

exercicio, fica o mesmo elevado á somma de....... 1.100:000$000 de réis, cuja maior parte, na importancia de 1.000:000$000 de réis, se acha representada em 962 apolices da divida publica do Estado, da 9.ª série, juros de 6 %.

Sendo já de quarenta annos o tempo de vida activa da Companhia, comprehende-se que se conte no seu pessoal bom numero de empregados envelhecidos no serviço e que alguns tenham já cahido em estado de invalidez.

Não devendo a Companhia regatear a sua assistencia a quantos, pelo merecimento de sua longa vida de trabalho, se recommendaram ao descanço no fim da existencia, nem tão pouco deixar de amparar com os auxilios mais necessarios as familias de seus servidores, quando deixadas em situação precaria, e, de outro lado, convindo collocar os recursos destinados á satisfacção de taes encargos ao abrigo de eventualidades e quanto possivel independentes da receita ordinaria da Companhia, foi, em 1910, creado o fundo especial de pensões, destinado a custear as despesas provenientes daquellas duas origens.

Durante o anno de 1912, a Companhia despendeu com o pessoal aposentado 40:863$800 réis, e em pensões que distribuiu a familias de empregados fallecidos 37:385$000 réis.

Capital das vias ferreas de concessão do Governo Federal

Por decreto n. 9.916 de 7 de Dezembro de 1912, o Governo da União approvou as despesas feitas pela Companhia durante o anno de 1911 nas linhas ferreas de concessão federal, no valor de £33.580-3-6, por conta do respectivo capital, o qual ficou assim elevado a £1.810.249-13-2.

Nos termos da clausula 2.ª do decreto n.º 4.057 de 24 de Junho de 1901, foram submettidas á approvação do Governo Federal as despesas feitas no decurso do anno de 1912 com a construcção da linha de Rio Claro a Itirapina, de novas estações e armazens, augmento de material rodante e outras, importando em 2.120:411$521 réis.

Reduzida essa importancia a ouro, conforme estabelece o decreto acima citado, no valor de £ 142.741-4-10, e incorporada ao capital das vias ferreas de concessão federal, logo que receba a approvação requerida, ficará este elevado ao total de £ 1.952.990-18-0.

Como sabeis, a fixação do capital da Estrada Rio Claro, parte federal, tem por effeito a revisão das tarifas, quando, nos termos da clausula 9.ª do contracto de 1880, que estabeleceu a concessão, e 3.ª do contracto de 1901, que regulou o capital, se verifique, de cinco em cinco annos, a partir de 1904, portanto em 1909, 1914 e seguintes, guardando o mesmo intervallo quinquennal, que a renda liquida excede o limite de 12 % sobre o capital

Quer isto dizer que no proximo anno de 1914 terá de haver revisão das tarifas, e será obrigatoria a sua reducção caso a renda média do quinquennio de 1909 a 1913, convertida em ouro nas condições contractuaes, exceda o limite de 12 % do capital.

Falta o resultado do exercicio de 1913, que corre ainda em meio, para se poder conhecer a renda média da Companhia no quinquennio em questão, mas pelos saldos apurados nos quatro annos decorridos, isto é, de 1909 a 1912, já se póde prever que a média do quinquennio ficará abaixo de 12 %.

Com effeito, tendo sido os saldos apurados em 1909, 1910, 1911 e 1912, respectivamente de..... £ 168.992-4-4, £ 140.177-15-2, £ 191.344-1-7 e... £ 212.525-15-5, vê-se que a porcentagem da renda

em relação ao capital de £ 1.952.990-18-0 foi, respectivamente, de 8,6 %, 7,1 %, 9,7 %, 10,8 %. Mostram estes dados que, qualquer que seja o saldo a a apurar-se em 1913, a renda média do quinquennio ficará abaixo de 12 %, e por conseguinte, no proximo anno de 1914 nenhuma reducção será obrigatoria no regimen dos fretes das linhas federaes.

Capital das Vias Ferreas de concessão do Governo de S. Paulo

O Governo de S. Paulo ainda nada resolveu sobre as contas de capital das linhas de concessão estadual anteriores ao anno de 1907.

As contas de 1907, 1908, 1909 e 1910 estão approvadas, nos termos do que dispõe o artigo 11 do decreto n. 1759 de 4 de Agosto de 1909.

Foram já apresentadas á sua approvação as contas das despesas feitas nos exercicios de 1911 e 1912 com as obras de duplicação da linha de Jundiahy a Campinas, construcção de novas estações e casas para empregados, acquisição de locomotivas, carros e vagões, prolongamento do ramal de Santa Veridiana para sua ligação com a estrada Mogyana e outras obras, nas importancias respectivamente de 2.234:448$480 réis e 3.744:659$876 réis.

Montando a 83.298:622$601 réis a importancia das despesas de capital, constantes das contas anteriormente apresentadas, fica elevado ao total de . . . . . 89.277:730$965 réis o capital despendido nas linhas de concessão do Governo de S. Paulo até 31 de Dezembro de 1912.

As despesas do corrente anno não serão inferiores ás que se escripturaram em 1912 na referida conta, pois, além de proseguirem com actividade as obras de duplicação da linha de Jundiahy a Campinas, serão ini-

ciados os trabalhos de construcção do ramal de Nova Odessa a Piracicaba e se fez encommenda de muito material rodante, a entrar ainda em tempo de servir no transporte da safra que vai começar a descer, o que tudo quer dizer que o capital empenhado nas vias ferreas estaduaes já se póde hoje computar em cerca de 93.000:000$000 de réis.

A fixação do capital das linhas estaduaes tem por effeito contractual a revisão das respectixas tarifas, quando os lucros liquidos em dois annos consecutivos forem além de 12 %. Esta circumstancia não occorre presentemente, pois que a renda liquida das estradas foi nos dois ultimos annos, 1911 e 1912, respectivamente de 11.059:601$811 e 12.001:120$401 réis, tendo pois havido excesso sómente no ultimo anno.

Apezar de não estar obrigada a reduzir as suas tarifas por excesso de renda, nem nas linhas de concessão federal, nem nas de concessão estadual, como fica demonstrado, entretanto a Companhia por sua deliberação espontanea, como já em outras vezes aconteceu, trata de pôr em pratica importantes modificações tanto no regulamento dos transportes como no regimen das tarifas, segundo passa a Directoria a mostrar.

Regulamento dos transportes e do telegrapho, classificação das mercadorias e bases das tarifas

Por iniciativa da Companhia Paulista, resolveram todas as empresas de estradas de ferro do Estado fazer completa revisão do regulamento geral dos transportes e do telegrapho, bem como da classificação das mercadorias e das bases das tarifas, no intuito de adoptar as modificações convenientes.

Estudada a materia por uma commissão de representantes da S. Paulo Railway, Companhia Mogyana,

Sorocabana Railway e Companhia Paulista e, posteriormente, acceitas por todas as Companhias filiadas á Contadoria Central das Estradas de Ferro do Estado as modificações indicadas, em data de 3 de Março de 1911, isto é, ha mais de dois annos, foi o novo regulamento submettido á approvação do Governo da União, pelo que diz respeito ás estradas de concessão federal, e do Governo de S. Paulo, pelo que se refere ás linhas de concessão do Estado.

Pelos decretos ns. 2.311 e 2.312 de 21 de Novembro de 1912, o Governo de S. Paulo approvou as modificações feitas na classificação e nas bases das tarifas, bem como o novo regulamento dos transportes e do telegrapho, com applicação ás estradas de concessão do Estado.

Por sua vez o Governo da União, por decreto n. 10.204 de 30 de Abril ultimo, approvou as modificações sujeitas a seu despacho, ficando assim a Companhia habilitada a pôr em execução o novo regulamento geral logo que sejam ultimados os trabalhos de impressão.

Com referencia ás bases das tarifas, releva consignar que as tabellas 1 A, 2 A e 4, communs a todas as estradas de ferro em trafego mutuo, e que comprehendem respectivamente bagagens, generos de facil deterioração, como fructas, hortaliças, leite, etc., e generos alimenticios em geral, foram sensivelmente reduzidas, sobretudo para as grandes distancias.

Assim, por exemplo, um sacco de arroz pesando 50 kilogrammas, despachado de Barretos para S. Paulo, distancia de 527 kilometros, portanto maior que a distancia entre esta Capital e o Rio, o qual paga hoje 920 réis de frete, pagará pela nova tarifa apenas 690 réis ou 25 % menos.

O systema de applicação dos fretes das tabellas 12, 13 e 14 foi modificado de maneira a tornar-se

mais pratico e equitativo, tendo sido as bases das tarifas estabelecidas para uma tonelada, em vez de vigorarem para cinco toneladas.

Para favorecer o despacho das mercadorias de pouco peso, a tabella 14 foi dividida; ficaram na primeira divisão as mercadorias pesadas, que enchendo um vagão simples offerecem peso superior a cinco toneladas; passaram para a segunda divisão as mercadorias leves, susceptiveis de aproveitar toda a capacidade de um vagão simples, pesando menos de cinco toneladas. Para esta segunda divisão foram estabelecidos fretes inferiores aos da primeira divisão.

As tarifas para os transportes de valores foram sensivelmente reduzidas, e do mesmo modo as de transporte de doentes e trens especiaes. As taxas addicionaes relativas ao transporte de grandes volumes foram abolidas, salvo nos casos em que sejam effectivamente prestados serviços de caracter extraordinario aos volumes transportados.

Foram creadas muitas disposições novas e elimiminadas outras que já se não compadeciam com as circumstancias. Entre as novas disposições figuram as que permittem os despachos de encommendas com abatimento em trens de mercadorias não demorados, e os transportes a domicilio.

Foram desclassificados, passando para tabellas sujeitas a fretes mais baratos, 332 artigos, muitos dos quaes de grande consumo, como: descascadores, cultivadores, despolpadores, catadores, brunidores, debulhadores e outras machinas e instrumentos para lavoura, carvão vegetal, couros curtidos nacionaes, chapéos, desinfectantes, barris, barricas, latas e caixões vasios em retorno, arreios, artigos de pacotilha, batistes nacionaes, barbante nacional, velas nacionaes, forragens nacionaes, papel de embrulho e de impressão, fabricado no Estado, vassouras nacionaes, farello nacional, mu-

das de plantas, mineraes, lenha, drogas não inflammaveis, farinaceos, madeiras em tóros, etc.

Pela necessidade de corrigir defeitos e incongruencias da antiga classificação, fazendo, de resto, o frete obedecer não só ao valor da mercadoria como ao custo e aos riscos do transporte, alguns artigos, aliás em numero muito limitado, tiveram de passar para tabellas sujeitas a bases mais compativeis com as condições do serviço.

O regulamento para o serviço do telegrapho foi remodelado pelo do Telegrapho Nacional, com o qual presentemente todas as estradas de ferro paulistas mantêm correspondencia mutua, convindo por isso ser o serviço regulado por disposições eguaes.

Com taes modificações, o serviço telegraphico não só foi muito ampliado e melhorado, como tambem soffreu grande reducção a taxa dos telegrammas que tiverem de percorrer estradas regidas por concessões differentes.

Prolongamento do ramal de Santa Rita

Convindo prolongar o ramal de Santa Rita, da estação deste nome até ás proximidades do ribeirão do Bebedouro, na extensão de 10 kilometros, para servir os interesses de uma zona rica e em completo desenvolvimento cultural, obteve a Companhia a necessaria licença do Governo do Estado, por decreto n. 2.138 de 7 de Novembro de 1911.

Por decreto n 2.182 de 16 de Dezembro de 1911, foram approvados os estudos definitivos da nova linha.

Iniciados desde logo os trabalhos de construcção, acham-se já concluidos o leito da linha, as obras de arte e o assentamento dos trilhos, faltando apenas ultimar-se a construcção das duas estações e as casas de empregados da estação terminal.

Ramal de Piracicaba

Haveis de vos lembrar que, por instante solicitação da Camara Municipal de Piracicaba, resolveu a Directoria, em 1902, construir um ramal ferreo do ponto mais conveniente da linha principal da Companhia Paulista áquella cidade, passando por Santa Barbara.

Sendo o municipio de Piracicaba um dos mais ricos e prosperos do Estado de S. Paulo, tanto pela excellencia de suas terras e pelo desenvolvimento de sua lavoura, como por sua actividade industrial, naturalmente favorecida pelo perenne e abundante manancial de força hydraulica existente junto á cidade, e, por outro lado, achando-se esta e todo o territorio do municipio, que tenha de ser atravessado pelo ramal em questão, inteiramente dentro da zona privilegiada da Paulista, entendeu então a Directoria que era propicio o ensejo para desenvolver o systema de viação da Companhia em condições convenientes, tanto mais quanto estava prompta a Camara de Piracicaba a prestar seu valioso concurso para a realização da obra.

Neste sentido, por escriptura publica de 30 de Abril de 1902, lavrada pelo 2.º tabellião de S. Paulo, foi celebrado um contracto com a referida Camara, em virtude do qual, entre outros auxilios, se obrigou esta a concorrer com a subvenção annual de 60:000$000 de réis durante o prazo de 12 annos e meio, e a pagar as indemnisações dos terrenos e bemfeitorias que a Companhia precise desapropriar para a construcção do leito da estrada, estações e mais dependencias em territorio do municipio.

A execução desse contracto ficou dependente de approvação do mesmo pela assembléa geral de accionistas da Companhia e da concessão da licença do Governo para a construcção do ramal.

Levado o contracto em seu inteiro teor ao vosso conhecimento, na sessão de assembléa geral ordinaria de 30 de Junho de 1902, foi unanimemente approvado.

Requerida a concessão ao Governo do Estado, em data de 18 de Outubro de 1902, aconteceu ficar o requerimento da Companhia sem despacho até o corrente anno, quando, por decreto n. 2.354 de 22 de Fevereiro de 1913, foi emfim concedida á Companhia Paulista licença para a construcção, uso e goso do ramal ferreo de bitola larga, que partindo das proximidades da estação de Nova Odessa e passando por Santa Barbara termine em Piracicaba, com a extensão de 46 kilometros, tendo sido o respectivo termo de contracto assignado em data de 19 de Março de 1913.

Sendo a nova linha considerada um ramal da estrada de Campinas a Rio Claro, construida no regimen do contracto de 12 de Maio de 1873, ficará, por disposição expressa do decreto de 22 de Fevereiro de 1913, considerada como fazendo parte do systema de transportes de bitola larga da Companhia Paulista, para os effeitos referentes ás contas de capital e lucros e ás tarifas.

O despacho do Governo, constante do decreto de 22 de Fevereiro de 1913, veiu tornar exigivel o cumprimento do contracto assignado com a Camara de Piracicaba em 1902.

Por escriptura publica de 17 de Março de 1913, lavrada em notas do 2.º tabellião desta Capital, a Directoria celebrou novo contracto com a Camara Municipal de Piracicaba, pelo qual o prazo para a construcção do ramal, que era de um anno após a approvação do projecto pelo Governo do Estado, foi prorogado e modificado pela fórma seguinte:

> «E' concedido á outorgada o prazo de seis mezes, a contar da data em que ella assignar com o Governo do Estado o termo do contracto

da concessão, para iniciar a construcção do ramal, e mais dois annos, a contar do inicio, para concluil-a e entregar o mesmo ramal ao trafego publico, tudo de inteiro accôrdo com as clausulas da respectiva concessão feita pelo Governo do Estado, e cujo termo será em breves dias assignado por esta e pela Companhia outorgada, continuando em pleno vigor tudo o mais que foi estipulado na mencionada escriptura de 30 de Abril de 1902.»

Tendo a Directoria mandado em tempo proceder aos estudos da nova linha, os quaes haviam sido submettidos á approvação do Governo do Estado juntamente com o requerimento da concessão, foram elles approvados por decreto n. 2.362 de 10 de Abril de 1913, devendo as obras ser iniciadas brevemente.

Auxilios a diversas Companhias

Conforme a orientação que vem seguindo, ha tempos, de fomentar o desenvolvimento economico da extensa região tributaria do systema de transportes da Companhia, continuou a Directoria a auxiliar de varios modos as empresas tendo por fim construir estradas de ferro de interesse regional, bem como explorar industria nova, susceptivel de desenvolver o progresso e a riqueza do Estado, e, concomitantemente, o trafego e a receita das linhas da Companhia Paulista, especialmente nas zonas dotadas de elementos naturaes que favoreçam e garantam o bom exito do commettimento.

Assim, além dos auxilios já prestados á Companhia Estrada de Ferro do Dourado, á Companhia Estrada de Ferro de Monte Alto, á Companhia Estrada de Ferro de Pitangueiras, á Companhia Estrada de Ferro de S. Paulo a Goyaz, á Companhia Frigorifica e Pastoril, não podia a Directoria deixar de acolher com a

mesma sympathia o pedido que recebeu da nova sociedade anonyma Estrada de Ferro Jaboticabal, organisada com o fim de construir uma linha ferrea da cidade de Jaboticabal ás barrancas do Rio Pardo, para lhe fornecer opportunamente os trilhos e o material rodante necessarios á construcção e funccionamento da estrada, aos preços fixados de accôrdo, cuja importancia total será paga no prazo de 5 annos, sujeita aos juros de 7 % ao anno.

No anno proximo findo foram liquidadas as contas de auxilios prestados á Companhia Estrada de Ferro de Pitangueiras, á Companhia Estrada de Ferro S. Paulo a Goyaz e á Companhia Estrada de Ferro de Ribeirão Preto a Guatapará, tendo importado em 275:460$900 réis o saldo recebido, inclusive os juros.

O emprestimo feito á Companhia Estrada de Ferro do Dourado, inclusive os juros vencidos, e o valor realizado das acções subscriptas da Companhia Frigorifica e Pastoril importavam, a 31 de Dezembro ultimo, em 1.049:696$370 réis.

Melhoramentos

A melhoria da situação economica do Estado de S. Paulo, em consequencia da feliz resolução da crise do café, é phenomeno que se vem accentuando sob multiplas manifestações, nestes dois ultimos annos.

Ainda que revestindo modalidades diversas, em nenhuma dellas, porém, o phenomeno se tem revelado tão vivamente como em suas relações com a industria de transporte, o que aliás era de esperar, pois sabido é quanto a acção do caminho de ferro coopera para o desenvolvimento agricola, industrial e commercial de um paiz, e, por conseguinte, qual a responsabilidade inherente ao fecundo instrumento de civilisação no processo de formação da riqueza e do bem estar social.

Conscia de semelhante responsabilidade, a Companhia Paulista, nos quarenta annos que já conta de vida activa, tem sempre procurado envidar os esforços a seu alcance para desenvolver e melhorar o seu importante apparelho de transporte, pondo-o a par das crescentes necessidades do Estado. E' o que ainda agora está ella fazendo com o vigor que as circumstancias reclamam.

Se, com effeito, consideravel tem sido o augmento do trafego nos ultimos tempos, é grato constatar que tambem em nenhuma época foi mais solicita a administração da Companhia em prover a sua rêde de viação de todos os melhoramentos reclamados pelas exigencias do serviço.

Assim é que actualmente não só procede ella aos trabalhos para duplicação da linha entre Jundiahy e Campinas, como trata tambem de realizar medida equivalente no primeiro trecho da linha Rio Claro, desta cidade á estação de Itirapina, ao mesmo tempo que executa outros importantes melhoramentos de varias ordens, como adeante vereis.

O trecho de Jundiahy a Campinas é, como se sabe, o mais sobrecarregado de trabalho das linhas da Companhia, e para bem avaliar quanto se vai tornando insufficiente para dar vasão ao trafego das redes de viação propria e da Mogyana, basta dizer que, na época de maior força da exportação, já correm alli cerca de 50 trens por dia, numero evidentemente excessivo para uma via singela, em virtude dos frequentes cruzamentos obrigatorios, prejudicando a marcha e o conveniente aproveitamento do material de transporte.

Iniciados os trabalhos em 1912, têm proseguido com actividade em 1913, sendo de esperar que possa, já no corrente anno, por occasião de exportar-se a safra nova de café, funccionar a via dupla entre as estações de Rocinha e Samambaia.

Pelo que diz respeito á necessidade de desenvolver a capacidade de trafego do trecho inicial da linha Rio Claro, tambem muito fatigado, o problema se apresentou com aspecto mais complexo.

E' notorio que o ramal do Jahú, tendo seu entroncamento na estação de Visconde do Rio Claro, ficou sujeito a um desenvolvimento muito maior do que se tivesse sido derivado directamente da estação de Rio Claro. Dahi resulta que a simples duplicação do primeiro trecho da rede de bitola de um metro, de Rio Claro a Visconde de Rio Claro, não resolveria cabalmente o problema, porque seria perpetuar o defeito da linha do Jahú, agora aggravado pela circumstancia de ter sido desenvolvida esta linha até Piratininga e de se haver ligado, pelo sub-ramal de Pederneiras a Baurú, á extensa rede da Companhia Noroeste do Brasil.

Nestas condições, o alvitre que veiu conciliar os interesses em jogo consistiu em emprehender a construcção de nova linha directa de Rio Claro a Itirapina, antigamente Morro Pellado, a qual não só servirá o ramal do Jahú, realizando o consideravel encurtamento de 30 kilometros sobre o caminho actual, como poderá tambem ser utilisada para o trafego da linha principal, sem nenhum augmento, antes com pequena diminuição na respectiva kilometragem.

Assim resolvida a questão, de maneira a ficarem perfeitamente conciliados os interesses da linha principal com os da linha do Jahú, que em futuro não remoto serão tão importantes como os da primeira, restava considerar a materia ainda sobre outro ponto de vista.

O extraordinario crescimento do trafego da Secção Rio Claro, de bitola estreita, tem feito avultar consideravelmente o trabalho na estação de baldeação, fazendo crescer na razão directa as despesas e mais in-

convenientes resultantes da diversidade de bitolas nas duas grandes divisões componentes do systema de transporte da Companhia.

Considerando os graves prejuizos resultantes do facto e a sua aggravação á medida que continuar a crescer o trafego, resolveu a Directoria, depois de submettida a materia a acurado estudo, construir de bitola larga a nova linha directa de Rio Claro a Itirapina, o que representa o primeiro passo para a uniformisação das bitolas de sua rêde de viação, problema que não poderá a Companhia deixar de ir resolvendo por partes, na medida das exigencias do serviço e dos recursos disponiveis.

Por agora trata-se de levar a linha de bitola larga directamente de Rio Claro a Itirapina, a qual vai em grão adeantado de construcção, ao mesmo tempo que já se fazem os estudos necessarios para o seu prolongamento, de um lado até S. Carlos, e de outro lado até Brotas. Prolongada que seja a linha de bitola larga até essas duas estações, não deixará de continuar a trafegar a linha actual de bitola estreita de Rio Claro até S. Carlos, já para servir o valle do Corumbatahy, já para auxiliar a nova linha larga, nas occasiões de accumulo de trabalho.

No trecho dessa linha, comprehendido entre as estações de Rio Claro e Visconde do Rio Claro, foram executados importantes trabalhos para melhor satisfazer as exigencias da segurança na circulação dos trens, do desenvolvimento da capacidade do trafego e da economia do custeio.

A par dessas grandes obras, outras de menor vulto, mas de não menor interesse para a boa economia dos serviços, têm sido nos ultimos tempos executadas nas linhas. Referimo-nos á reconstrucção e aos melhoramentos dos edificios das estações de Campinas, Rio Claro, Araraquara, Pirassununga, Rincão, Jaboti-

cabal, Oliveiras, Barretos, Santa Eudoxia, Villa Americana, Dous Corregos, Jahú e outras.

O lastramento da via permanente com pedra britada continuou a ser feito com bastante actividade. As linhas de bitola larga já de algum tempo se acham completamente lastradas a pedra e na Secção Rio Claro cresceu de 70 kilometros, ficando elevada, em 31 de Dezembro ultimo, a 788 kilometros a extensão total de leito assim preparado.

Pelo que diz respeito ao material rodante, são notorios os esforços empregados pela Companhia para introduzir em suas linhas todos os melhoramentos em voga nos bons caminhos de ferro estrangeiros.

Tendo ainda recentemente inaugurado os serviços dos carros de luxo do typo Pullman e dos carros providos de restaurante, e, logo depois, o transporte em grande do gado em pé de Barretos a S. Paulo, acaba a Companhia de levar a effeito, com excellente resultado, outro importante melhoramento, iniciando no paiz o transporte de carne verde em vagões frigorificos, por meio dos quaes é o mercado de S. Panlo diariamente abastecido de productos do gado abatido no matadouro frigorifico de Barretos, situado a 527 kilometros de distancia desta Capital.

Finalmente para attender ás necessidades sempre crescentes do movimento de exportação e importação, teve a Companhia que augmentar consideravelmente o seu material rodante.

Assim é que durante o anno proximo findo encommendou 21 locomotivas, 12 carros de passageiros, 50 vagões frigorificos, 20 vagões de lastro e 250 vagões para mercadoria, dos quaes 50 da lotação de 42 toneladas, 100 de 30 toneladas e 100 de 12 toneladas. Todo esse material terá entrado e se achará em serviço no segundo semestre do corrente anno, portanto

ainda a tempo de prestar serviços na época de mais activa exportação do café.

Locomoção

O material rodante tem sido conservado com o costumado zelo. O seu effectivo era em 31 de Dezembro de 1912:

Designação	Bitola de			Total
	1m,60	1m,00	0m,60	
Locomotivas	69	72	9	150
Carros especiaes	10	7	—	17
» de passageiros	65	69	9	143
» de bagagem e correio . . .	22	23	2	47
» para animaes de raça . . .	2	—	—	2
» para transporte de carruagens	3	2	—	5
Vagões diversos	1667	1387	53	3107
» guindastes	2	2	—	4
Guindastes a vapor	4	—	—	4
Carretões para o transporte de locomotivas	2	—	—	2

Accôrdos com a Companhia Mogyana

No intuito de resolver amigavelmente as questões judiciaes pendentes entre esta Companhia e a Companhia Mogyana, e de regular os respectivos interesses, celebraram as Directorias das duas Companhias, por escriptura publica de 15 de Julho de 1911, lavrada em notas do 2.º tabellião desta capital, o accôrdo cujas clausulas foram já levadas ao vosso conhecimento no relatorio anterior.

Foram já executadas as obras para ligação das linhas das duas Companhias em Guatapará e Lage, tendo por fim o estabelecimento do trafego mutuo de

passageiros e mercadorias de commercio inter-regional, devendo brevemente ser inaugurado o respectivo serviço.

Tendo as Directorias das duas Companhias julgado de conveniencia publica estabelecer ligação tambem entre as estações de Pontal e Francisco Schmidt, respectivamente pertencentes — aquella ao ramal do Mogy-Guassú da Paulista, e esta ao ramal de Sertãosinho da Mogyana — celebraram o respectivo accôrdo por escriptura publica de 27 de Setembro de 1912, lavrada em notas do já referido 2.º tabellião, sob as seguintes clausulas:

> «I — A Companhia Mogyana prolongará o ramal de Sertãozinho da estação de Francisco Schmidt até á estação de Pontal, da Companhia Paulista.
>
> II — A estação de Pontal será commum a ambas as estradas para todo o serviço, ficando entretanto a sua administração e custeio a cargo exclusivo da Companhia Paulista, nas condições estabelecidas no accôrdo de 15 de Julho de 1911, para a estação de Baldeação da Companhia Mogyana.
>
> III — Fica extensiva á estação de Pontal a disposição da clausula setima do referido accôrdo de 15 de Julho de 1911, bem como prevalecerá em todos os seus termos a clausula decima do mesmo accôrdo.
>
> IV — O presente accôrdo durará emquanto estiver em vigor o accôrdo de 15 de Julho de 1911.»

As obras a que se refere este accôrdo entraram logo em execução, devendo brevemente inaugurar-se o trafego regular na linha de ligação.

O porto de Santos

A actual situação do porto de Santos ameaça constituir sério obstaculo ao movimento progressivo da importação e exportação do Estado de S. Paulo, se

providencias urgentes não forem adoptadas pelo Governo Federal para desenvolver os meios de embarque e desembarque de mercadorias no importante entreposto de commercio internacional.

Dando testemunho dos grandes beneficios que deve o Estado de S. Paulo aos melhoramentos executados no porto de Santos pela Companhia Docas, não póde todavia a Directoria deixar de reconhecer como plenamente fundadas as queixas que, desde quando começou a funccionar o caes, se levantaram contra a exorbitancia de suas taxas.

O caes funcciona já ha cerca de vinte annos. No decurso deste periodo multiplicou-se muitas vezes a tonelagem das cargas que por alli transitam, sem que, entretanto, o facto tenha influido para a menor reducção das taxas em vigor. E que estas continuam pesadissimas, como em nenhum outro porto do mundo, é verdade de que dá idéa qualquer caso concreto, por exemplo: a descarga de um vapor com 5.000 toneladas de carvão no caes de Santos custa cerca de 51:500$000 réis, sommadas todas as taxas que cobra a Companhia Docas, sob as varias denominações de atracação, descarga, dragagem, capatazias, transporte e estiva, somma que orça mais ou menos por 10$300 por tonelada. Pouco mais do que isso custa o carvão na mina!

O consumo do carvão nas linhas da Companhia Paulista será no corrente anno mais ou menos de 60.000 toneladas. A descarga deste material em Santos, á razão de 10$300 por tonelada, deverá custar. . . . 618:000$000 de réis, sommadas todas as taxas que cobra a Companhia Docas, umas do navio, outras do consignatario do carregamento, mas todas recahindo afinal sobre a mercadoria.

Constituindo o carvão o principal alimento do trabalho mecanico, bem se póde vêr quanto effectiva-

mente tem concorrido e está concorrendo para o seu encarecimento, no Estado de S. Paulo, o regimen de taxas em vigor no caes de Santos.

Antigamente, quando não havia caes em Santos e os materiaes das estradas de ferro eram desembarcados na ponte maritima da S. Paulo Railway, a descarga do carvão, feita directamente em vagões, não custava mais de 800 réis por tonelada. Nesta base a descarga daquellas 60.000 toneladas custaria, em vez de 618:000$000 de réis, apenas 48:000$000, isto é, cerca de treze vezes menos!

Por maior que seja a boa vontade do contribuinte em satisfazer a paga de serviços que se lhe prestem, evidentemente ha um justo limite para o exercicio da faculdade taxativa, como tambem o ha para a capacidade contribuitiva.

Ora, ninguem dirá que esse limite não tenha sido ultrapassado no caso de que se trata.

Não se concebe, com effeito, que a simples operação de descarga de uma mercadoria, sobretudo quando esta é feita por transbordo directo do navio para o vagão e segue immediatamente para seu destino, possa dar lugar a serviços tão variados e ao mesmo tempo importantes que precisem ser pagos por meio de seis taxas differentes, sobretudo quando é certo que de algumas dessas taxas não cogitou a lei de 13 de Outubro de 1869, que regula a materia, nem o contracto que estabeleceu a concessão das obras do porto.

O facto não se póde explicar senão pela duplicata e até triplicata de taxas para remuneração de um mesmo serviço.

E' assim que as taxas de descarga, de capatazias e de estiva, ainda que parecendo custear tres ordens differentes de serviços, realmente só tem a pagar esta unica operação — a descarga.

Em verdade, a taxa de estiva é uma excrescencia que nada absolutamente justifica; não é da lei nem do contracto, naturalmente porque tanto naquella como neste, ao estabelecer-se a taxa de descarga, não podia deixar de ficar ahi comprehendida a remuneração de todo e qualquer trabalho, mechanico e braçal, reclamado pela operação.

A taxa de capatazias, como taxa alfandegaria que é, á qual estão sujeitas, nos termos expressos da Nova Consolidação, sómente as mercadorias a cargo da Alfandega e della dependentes para a conferencia e despacho, não póde incidir sobre o carvão, mercadoria despachada sobre agua e que, por conseguinte, ao ser descarregada nos vagões, se acha inteiramente livre e desembaraçada da Alfandega.

E quando assim não fosse, quando mesmo devesse o carvão pagar á Companhia Docas a taxa alfandegaria de capatazias, então o que evidentemente elle não deveria pagar é a taxa de conducção em vagões.

Effectivamente, comprehendendo o serviço de capatazias, conforme estabelece e define o art. 175 da *Nova Consolidação das Leis das Alfandegas:* a *descarga, recebimento, conducção, acondicionamento e entrega de todas as mercadorias a cargo da Alfandega; todo o serviço que demandar a remoção e movimento dos volumes para seu despacho e quaesquer outros fins, desde a sua descarga até a sua sahida* — é visto que a respectiva taxa se applica a remunerar, entre outros, designadamente esse mesmo serviço para o qual a Companhia Docas entendeu estabelecer a taxa especial de transporte nos vagões, taxa esta de que, escusado ê accrescentar, tambem não cogitou a lei de 13 de Outubro de 1869, nem o contracto da concessão do caes.

O que fica exposto parece sufficiente para justificar a conveniencia de promover o Governo Federal, outorgante e fiscal da concessão a cargo da Companhia

Docas, uma cuidadosa revisão das taxas cobradas no porto de Santos fóra do regimen da lei e dos contractos, para fazer-lhes as modificações que a boa razão e o interesse publico estão a reclamar.

Mas, se, como ainda uma vez fica patenteado, as taxas em vigor no porto de Santos são pesadissimas, e, após vinte annos de tão duro regimen, não têm soffrido reducção alguma apreciavel, apesar de haver crescido enormemente o movimento de importação e exportação, infelizmente as reclamações já não são hoje motivadas unicamente pela sua notoria exorbitancia.

A situação tem-se aggravado, sobretudo do anno passado para cá, em consequencia da insufficiencia dos serviços, determinando não só difficuldades na descarga, como demora no desembaraço das mercadorias.

A falta de espaço nos armazens e dependencias do caes e o consequente accumulo de volumes, tornando difficil e penoso achal-os, não só acarreta muito trabalho nos despachos e consequente demora no desembaraço das mercadorias, como as sujeita a damnos e avarias, sobretudo quando expostas nos pateos ás intemperies, além de sobrecarregal-as de fortes despesas de armazenagem, principalmente quando o prazo excede de tres mezes.

E' que, segundo está officialmente estabelecido, a armazenagem, quando simples, é cobrada á razão de 1 % até 30 dias, 1 ½ % até 60 dias, 2 % até 90 dias, e o que exceder de 90 dias á razão de 3 % ao mez. Se a mercadoria está sujeita a armazenagem dobrada, as taxas são cobradas na razão do dobro das porcentagens mencionadas.

Ora, applicando este regimen de taxas, quando a mercadoria fica depositada por mais de 90 dias em seus armazens e dependencias, a Companhia Docas de Santos cobra a taxa de 3 %, se a armazenagem é simples, e a de 6 %, se é dobrada, não só por cada

mez ou fracção de mez excedente de 90 dias, como por cada mez a partir do primeiro em que a mercadoria fica em deposito.

Assim a mercadoria sujeita, por exemplo, a tres mezes e meio de armazenagem simples, paga 12 % e, no caso de ser esta dobrada, paga 24 % !

Faltando ao caes, aos armazens e mais dependencias da Companhia Docas, como acima se disse, a necessaria capacidade para correrem regularmente os serviços a seu cargo, de quanto fica exposto facil é avaliar a importancia dos prejuizos a que presentemente está sujeito o commercio importador.

De resto, a insufficiencia do actual apparelhamento do porto não se limita ao que fica exposto. A falta de altura de agua ao longo do caes já impede que possam escalar em Santos os maiores vapores das linhas de navegação que fazem o serviço dos principaes portos do Brasil, o que redunda em sério prejuizo para o desenvolvimento das nossas relações commerciaes e maritimas com os portos nacionaes e extrangeiros, maxime em face da tendencia das modernas marinhas mercantes para construir e manter transatlanticos de tonelagem cada vez maior.

Desde muitos annos que a Companhia Docas de Santos cobra a taxa de 1$000 por tonelada de mercadoria, com applicação especial ao serviço de dragagem do porto.

O producto desta taxa eleva-se já a muitos milhares de contos, e, dado o extraordinario augmento do movimento do porto, sobretudo nos ultimos tempos, a importancia annual que a Companhia arrecada representa uma somma elevadissima, muito superior á que se podia prever, quando foi autorisada a taxa em questão. Entretanto, apesar dos grandes sacrificios feitos pelo commercio do Estado, o porto acha-se hoje

na precaria situação de não poder permittir livre entrada, á falta de calado sufficiente para manobra e atracação, aos grandes transatlanticos modernos!

Ora, sendo assim grave, sob differentes aspectos, o estado em que se acha o porto de Santos, imagine-se a que triste paradeiro não chegarão as cousas, dada a actividade economica do Estado de S. Paulo, cujo coefficiente de progresso é de 20 % por anno, se não forem desde já, sem mais perda de precioso tempo, tomadas as medidas que as circumstancias estão a impor, tanto mais quanto é certo que obras da importancia das de que se trata não se improvisam, demandam largo prazo para a sua cabal execução!

S. Paulo inteiro sabe, por dolorosa experiencia, a tremenda calamidade que foi a situação a que ficou reduzido o porto de Santos, por absoluta insufficiencia dos meios regulares de embarque e desembarque das mercadorias de permuta internacional, quando, demolidas as antigas pontes de descarga existentes no porto, para dar lugar á construcção do caes, e tendo o facto coincidido com o ephemero surto de expansão commercial occorrido nos annos de 1890 a 1892, aconteceu ficar o Estado como que bloqueado, todo o seu commercio de importação e exportação em plena e angustiosa crise, por falta de meios de carga e descarga das mercadorias.

E' fóra de duvida que, por mais valorosos que sejam os esforços da Companhia Docas de Santos, dentro de pouco tempo lhe será absolutamente impossivel dar vasão aos serviços do porto com o apparelho de que dispõe.

Na previsão fundada da temivel conjunctura, o Governo Federal prestaria o mais relevante serviço a S. Paulo, providenciando como lhe compete e da maneira que melhor ampare os grandes interesses peri-

clitantes, para que o porto de Santos, uma das mais copiosas fontes de renda do Thesouro Nacional, que já alli arrecada cerca de cem mil contos por anno, seja convenientemente ampliado e dotado de novas obras e melhoramentos em escala compativel com o pujante desenvolvimento do Estado.

Serviço Florestal

Tem por fim este serviço, como sabeis, preparar os meios de poder a Companhia opportunamente supprir-se da lenha e dormentes necessarios ao consumo de suas linhas, na previsão de escassearem de futuro esses dois materiaes, em consequencia da devastação progressiva das mattas do Estado e de se não cuidar geralmente de refazer a obra da natureza.

Durante o anno de 1912, continuaram com toda a regularidade os serviços a cargo deste novo departamento da Companhia.

Actualmente, o Serviço Florestal comprehende os Hortos de Jundiahy, Boa Vista, Loreto e Rio Claro, estando neste ultimo localisada a séde dos trabalhos e installados os grandes viveiros de essencias florestaes.

No decurso do anno de 1912 foram plantados 222.788 eucalyptos e 30.937 essencias diversas, um total, portanto, de 253.725 plantas, ou mais 52.109 que em 1911. Em 31 de Dezembro de 1912 possuia a Companhia nos seus quatro hortos florestaes 575.337 mudas definitivamente plantadas de essencias de valor, assim distribuidas:

Horto de Jundiahy	40.000
» » Boa Vista	56.071
» » Loreto	85.760
» » Rio Claro	393.506
Somma	575.337

Sendo:

	Eucalyptos	Outras essencias
Horto de Jundiahy . . .	32.000	8.000
» » Boa Vista . . .	46.600	9.471
» » Loreto	80.800	4.960
» » Rio Claro . . .	385.000	8.506
Somma	544.400	. . . 30.937

A despesa com as novas plantações effectuadas em 1912 e com o custeio e conservação dos quatro hortos florestaes foi de 130:702$640 réis. Se se dividir esta quantia apenas pelo numero de mudas plantadas, ver-se-á que cada uma ficou á Companhia por 511 réis, despesa relativamente insignificante se se considerar o valor das essencias cultivadas e a série enorme de trabalhos que demandam até a sua plantação definitiva. Mas, como acima ficou dito, aquella importancia serviu tambem para o custeio e conservação dos quatro hortos florestaes da Companhia, sendo que um delles, o de Loreto, estava na sua phase de organisação e, por isso, com despesas de installação extraordinarias. Além disso, nessa quantia está incluida a importancia paga ao empreiteiro da lenha fornecida em Loreto á Companhia e que se eleva a 44:677$300, o que reduz a despesa com o serviço florestal propriamente á somma de réis 86:025$340.

Para dar idéa do desenvolvimento que vai tomando este novo departamento da Companhia, bastará dizer que a plantação total nos quatro hortos montava, em 31 de Março do corrente anno, a 635.597 mudas, sendo 444.806 em Rio Claro, 94.720 em Loreto 56.071 em Boa Vista e 40.000 em Jundiahy.

Até 31 de Dezembro de 1912 todas as despesas com o Serviço Florestal, desde o seu inicio, em 1903, importaram em 641:281$526 réis, inclusive o custo dos terrenos, no valor de 232:000$000 de réis.

De modo a poder desenvolver convenientemente as suas plantações florestaes, adquiriu a Companhia Paulista, em Fevereiro de 1909, nas proximidades da cidade de Rio Claro, uma fazenda com cerca de 1.400 hectares, onde, entre outras culturas, havia 72.000 pés de café. Um dos talhões do cafesal, com 14.000 pés, devia ser nesse anno abandonado, por improductivo, e os outros, embora regularmente colonisados, tinham producção muito reduzida, não só por falta de amanhos convenientes, mas tambem por ser alli permittida a cultura intercalar de milho e feijão. Devido a estas circumstancias e aos fins muito differentes da cultura que a Companhia alli desejava estabelecer, pensou-se a principio em substituir gradativamente por plantações de eucalyptos os talhões de cafeeiros. Attendendo, porém, á importancia que para o Estado de S. Paulo tem a lavoura cafeeira e aos serviços que poderão prestar aos agricultores paulistas todas as experiencias que a seu respeito se realizem, resolveu a Companhia aproveitar para campo experimental e de demonstração o cafesal existente no Horto Florestal de Rio Claro.

Para esse fim, foram reservados cerca de 38.000 pés de café, divididos em cinco talhões, que desde principio de 1909 foram submettidos a rigorosa observação e estudo.

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ao consumo dos serviços a cargo da Companhia, tendo importado os supprimentos de toda especie, por ella feitos durante o anno de 1912 em 9.867:702$528 réis, contra...... 6.642:497$092 réis no anno de 1911.

Era de 2.262:142$894 réis o valor dos materiaes existentes no Almoxarifado, em viagem e em despacho

em Santos, a 31 de Dezembro de 1912, contra.....
1.188:275$645 réis, em egual data do anno anterior.

Nova industria

Para o bom exito de qualquer grande tentativa de exploração industrial, a preliminar indispensavel é sem duvida que o artigo que se trata de lançar no mercado encontre consumo capaz de absorver a producção na escala em que convenha desenvolvel-a.

Como estão hoje distribuidas as cousas no mundo economico, e dada a concorrencia que faz do moderno dominio industrial um verdadeiro campo de batalha, evidentemente não é facil, é antes muito difficil, achar um ramo de trabalho susceptivel de ser explorado em larga escala, podendo constituir a riqueza de um povo.

Quando o paiz é novo, como o nosso, e ainda desprovido de braços e capitaes, portanto em condições de obter só a altos preços o concurso dos dois poderosos agentes da producção, a difficuldade ainda se aggrava, porque então só em condições muito especiaes podem ahi medrar e ganhar incremento as industrias manufactureiras e, como estas, todas quantas dependem de custosas installações technicas e mão d'obra abundante.

Em taes circumstancias, já se vê que em nosso paiz o trabalho susceptivel de melhor resultado será ainda por muitos annos o que procure tirar partido da terra, que é o grande factor economico nacional, explorando-a em seus variados elementos de producção.

Mas, mesmo nesse campo de actividade é claro que nem tudo póde hoje ser produzido em escala avantajada, com segurança de exito commercial. Ao contrario, a concorrencia cosmopolita, tão alargada pelos modernos processos do technicismo industrial como favorecida pelos meios de transporte, hoje tão rapidos

como baratos, torna cada vez menor o numero dos artigos de producção capazes de se constituir grandes nervos da fortuna publica.

Assim é que, por motivos notorios, não podemos aspirar á producção e exportação em escala indefinidamente crescente, por exemplo, do café, dos cereaes, do assucar, do cacáo, do fumo, do algodão, relação esta a que provavelmente se poderá em breve addicionar a propria borracha.

Em semelhante situação é verdadeiramente motivo para as nossas mais vivas congratulações o que occorre no mundo economico em relação ao artigo de maior consumo publico, a carne verde.

Eis um genero que escasseia em toda a parte e que nós estamos habilitados a produzir para abastecer o mundo inteiro. Desde que, com effeito, a carne verde se tornou, pelos modernos processos de refrigeração do ambiente que a envolve, uma mercadoria de commercio internacional, podendo ser transportada de um para outro lado do oceano em tão perfeito estado de conservação, tão fresca e saborosa como é levada do matadouro de qualquer cidade para os talhos de seu commercio varegista, virtualmente raiou para o Brasil o advento de uma industria nova, fadada a um futuro incomparavel.

E' que paizes que até ha pouco passavam por grandes exportadores do artigo, como os Estados Unidcs, já não o produzem sufficientemente para o proprio consumo.

Ainda recentemente o sr. John Barrett, presidente do Bureau das Republicas Americanas, em eloquente discurso pronunciado em Nova York, vaticinava que dentro de poucos annos as grandes planicies situadas no centro da America do Sul ficarão completamente cobertas de animaes, que em maior parte serão destinados ao abastecimento de carne dos Estados Unidos.

De facto, nenhuma região do mundo se apresenta em extensão tão dilatada e ao mesmo tempo em condições physicas tão propicias, pelo valor de seus campos nativos, pela abundancia das aguadas permanentes e pela benignidade do clima, á cultura extensiva da pecuaria e, além de tudo isso, tão proxima dos maiores mercados de consumo, como a zona immensa que comprehende a maior parte dos territorios de Matto Grosso, de Goyaz e a extrema occidental de Minas Geraes, onde a industria pastoril encontra campo por assim dizer illimitado para o seu desenvolvimento.

Ora, para felicidade de S. Paulo, acontece que toda a região que orla as suas fronteiras ao norte e a leste, vertendo para o Rio Grande e o rio Paraná, e, pois, confinando com a vastissima zona acima assignalada, apresenta as mais favoraveis circumstancias, não só pela situação geographica, como por suas condições agro-pecuarias, para constituir-se o centro invernista do gado procedente de Matto Grosso, de Goyaz e do Triangulo Mineiro.

Posto isto, já se vê que se acha o Estado de S. Paulo ou, mais propriamente, a sua zona de campo, occupada pelos extensos municipios de Barretos e S. José do Rio Preto, naturalmente predisposta, e possuindo os melhores elementos desejaveis, para representar em proximo futuro o maior mercado nacional de gado e, concomitantemente, o emporio industrial da materia prima fornecida pelo mais importante centro de criação do paiz.

Tudo dependendo, como é obvio, apenas de uma iniciativa vigorosa no sentido de conjugar e por em acção os factores que as circumstancias tão auspiciosamente congregaram e predispuzeram para obra de tão consideravel alcance, cabia evidentemente á Companhia Paulista promover os meios conducentes a semelhante resultado, pois não só os seus grandes recursos finan-

ceiros lhe facilitavam a tarefa, como é a Companhia grandemente interessada em fazer da mais longinqua estação terminal de suas linhas o principal entreposto commercial ao serviço do Triangulo Mineiro e dos Estados de Matto Grosso e Goyaz.

Agindo neste sentido, começou a Companhia por estabelecer um meio regular de communicação através do Rio Grande, para facilitar a entrada em territorio paulista do gado procedente de Goyaz e do Triangulo Mineiro.

Dahi a fundação do Porto Antonio Prado e o estabelecimento de um serviço regular de transporte, por lancha a vapor, de um para outro lado do rio, melhoramento a que se deve extraordinario incremento nas relações commerciaes entre as regiões ás margens direita e esquerda do Rio Grande.

Depois, convindo facilitar o transporte do gado invernado em Barretos, em condições de fazel-o chegar descançado e gordo aos mercados de consumo, estabeleceu a Companhia um serviço regular de trens especiaes para o trafego em grande de bovinos, a fretes modicos, graças ao qual deixaram as boiadas de ser tocadas a pé de Barretos a S. Paulo, longo e penoso trajecto em que perdiam as qualidades adquiridas nos campos de engorda e descanço.

Para facilitar o accesso do gado oriundo de Matto Grosso em territorio de S. Paulo, tambem promove a Companhia o estabelecimento de meio conveniente de travessia do rio Paraná, no porto do Taboado, á semelhança do que organisou para a passagem do Rio Grande.

E como, penetrando o gado em territorio paulista, para que possa alcançar os centros invernistas e depois o entreposto de Barretos, é imprescindivel fornecer-lhe boas estradas, convenientemente providas de ranchos, curraes e pastos, a Directoria dirigiu ao Congresso

Legislativo do Estado uma representação solicitando a votação da verba de 200:000$000 de réis para ser applicada nos melhoramentos indicados, medida que já foi votada pela Camara e se acha pendente de approvação do Senado.

De outra parte, sendo de maxima vantagem iniciar a exploração do grande ramo de trabalho no terreno propriamente industrial, pois é ahi que o novo factor economico se poderá constituir de futuro um incalculavel elemento de riqueza para S. Paulo, desde que, abastecido o mercado interno, convenha exportar a carne para os mercados externos, promoveu a Directoria a incorporação da Companhia Frigorifica e Pastoril tendo por fim construir e explorar, no municipio de Barretos, um grande matadouro pelo systema frigorifico, para o que lhe transferiu a concessão do privilegio que obtivera da respectiva Camara Municipal.

Fundada esta empresa, subscreveu a Companhia Paulista uma parte de seu capital e lhe vem prestando todos os auxilios a seu alcance para o bom exito da tentativa, a primeira que se faz neste genero em nosso paiz.

Concluidos os edificios do notavel estabelecimento e assentada a sua grande installação mechanica, começou o matadouro de Barretos a funccionar no mez de Abril do corrente anno, por emquanto com matança diaria reduzida, por não estar ainda prompto o entreposto frigorifico em construcção nesta Capital, sendo a carne trazida diariamente de Barretos a S. Paulo em vagões frigorificos da Companhia Paulista e aqui entregue ao commercio, no mais perfeito estado de conservação e sem perder nenhuma de suas excellentes qualidades naturaes.

E' com satisfacção que a Directoria registra estes factos e a collaboração que lhes tem prestado a Companhia Paulista, animada de plena confiança em que a

industria que ora inicia seus primeiros passos terá rapido desenvolvimento e em futuro não remoto constituirá um dos factores maximos do engrandecimento economico do Brasil, ao mesmo tempo que concorrerá, mais do que nenhuma outra, para resolver em nossa terra o temeroso problema da carestia da vida.

A este respeito, basta considerar que só a cidade de S. Paulo, com a sua população actual mais ou menos de 400.000 habitantes, consome cerca de 100.000 bovinos e 50.000 suinos por anno.

Por estes dados é facil avaliar as suas formidaveis exigencias quando, como acontecerá no prazo de poucos annos, graças ao vertiginoso crescimento em que vai, attingir ella a cifra de um milhão de habitantes e, mais ou menos na mesma proporção, houver crescido a população de todo o Estado.

Movimento de acções

Nos ultimos tres annos foram transferidas:

Annos	Por venda	Por herança, doação, etc.	Por caução	Por baixa de caução	TOTAL
1910	153.147	9.227	5.796	12.147	180.317
1911	67.266	19.758	17.829	21.140	125.993
1912	61.782	2.626	6.637	6.873	77.918

Impostos

Durante o anno de 1912, a Companhia Paulista arrecadou e entregou ao Thesouro do Estado a quantia de 288:723$850 réis, producto do imposto de transito.

Arrecadou tambem e entregou á Delegacia Fiscal do Thesouro Nacional, em S. Paulo, a quantia de 227:369$400 réis, producto do imposto federal sobre passagens.

Pagou o imposto de dividendo, na importancia de 240:000$000 de réis, e o de capital, que importou em 176:000$000 de réis.

Pessoal

Tendo sido concedida, a 12 de Julho de 1912, a exoneração solicitada pelo sr. dr. Henrique Burnier do cargo de Chefe do Trafego, foi na mesma data nomeado para preencher a vaga, interinamente, o Sr. Benedicto Martins, que exercia as funcções de ajudante do Chefe do Trafego.

A Directoria, sentindo que tenha deixado a Companhia o sr. dr. Henrique Burnier, que durante o prazo de 12 annos, exerceu varios cargos de sua administração technica, com assignalada competencia e dedicação, agradece ao seu distincto collaborador os bons serviços prestados.

Por acto de 7 de Março do corrente anno, foi nomeado Chefe do Trafego o sr. dr. Gabriel Penteado, que pertence ao quadro do pessoal technico da Companhia desde 1901 e vinha exercendo desde 1906, com muito zelo e intelligencia, o cargo de Chefe da Tracção.

Ao antigo e dedicado funccionario da repartição do Trafego, sr. Benedicto Martins, que bem preencheu, interinamente, as funcções do importante departamento, a Directoria manifesta o seu reconhecimento.

Para o cargo de Chefe da Tracção foi promovido o seu ajudante, sr. dr. Jayme Cintra, e para o lugar de Ajudante da Tracção foi nomeado o sr. dr. Italo Morelli. São dois engenheiros de provado merecimento e que certamente continuarão a se recommendar no exercicio das novas funcções.

Manteve a Companhia, no serviço de suas linhas ferreas em trafego, durante o anno de 1912, um effe-

ctivo médio de 4836 empregados, contra o de 4481 no anno anterior.

Todo o pessoal da Companhia continúa a prestar-lhe seus serviços com a costumada dedicação e intelligencia, pelo que a Directoria ainda uma vez tem o prazer de manifestar-lhe o seu mais vivo reconhecimento.

Conclusão

São estas, Senhores Accionistas, as informações que a Directoria tem a honra de vos offerecer sobre os negocios da Companhia, relativos ao anno proximo findo, ficando á vossa disposição para vos prestar qualquer outro esclarecimento que desejeis.

S. Paulo, 26 de Maio de 1913.

A Directoria:

Antonio Prado, *Presidente.*
Conde de Prates.
Francisco A. de Souza Queirós.
João Alvares Rubião Junior.
Antonio de Lacerda Franco.

PARECER

DO

CONSELHO FISCAL

Parecer do Conselho Fiscal

Os membros do Conselho Fiscal da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, abaixo assignados, tendo examinado cuidadosamente o balanço geral fechado em 31 de Dezembro proximo passado, assim como o balancete da receita e despesa, e, tendo encontrado a escripta feita com clareza e exactidão, vêm, em obediencia aos estatutos, dar o seu parecer.

Notam os abaixo assignados que a receita do anno foi de 30.957:439$941 réis, resultado esse que para um anno de safra média com referencia ao principal ramo da lavoura do Estado — a do café — foi muitissimo satisfactorio, demonstradno contar a Companhia para a sua propriedade com outros elementos além do artigo citado. Importou a despesa no mesmo periodo em 14.364:717$748 réis, tedno sido a renda liquida da Companhia de 16.592:722$193 réis, que, com a quantia de 4.455:510$448 réis, provinda dos lucros do anno anterior, e com o saldo proveniente da liquidação de emprestimos feitos a varias Companhias, na importancia de 148:000$000 de réis, se elevou ao total de..... 21.196:232$641 réis, com o qual se habilitou a Companhia a satisfazer folgadamente o serviço de juros e amortisação da divida externa, na importancia de.... 2.491:662$100 réis, a pagar os dividendos de 12 % ao anno, no valor de 9.600:000$000 de réis, assim como o imposto de dividendo, na importancia de.... 240:000$000 de réis, a levar a fundo de reserva

200:000$000 de réis, a fundo de pensões 100:000$000 e ao fundo de obras novas e augmento de material rodante 5.897:728$626 réis, sobrando ainda para serem addiccionados aos lucros do anno seguinte......... 2.666:841$915 réis.

Achando tudo feito com a precisa regularidade e clareza, é o Conselho Fiscal de parecer que sejam approvadas as contas, bem como todos os actos praticados pela digna Directoria.

O Conselho Fiscal tendo em vista o brilhante resultado que constatou acima, devido á honrada e intelligente administração da Companhia por sua benemerita Directoria, assim como ao habil e dedicado pessoal empregado em seus serviços, aqui lhes consigna seus sinceros applausos.

S. Paulo, 20 de Maio de 1913.

José de Paula Leite de Barros.
Dr. João Antonio de Oliveira Cesar.
Bento José de Carvalho.

BALANÇO FECHADO

EM

31 de Dezembro de 1912

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

BALANÇO fechado em 31 de Dezembro de 1912

ACTIVO

VIAS FERREAS: Importancia despendida, computado ao cambio par o preço da compra da Estrada de Ferro do Rio Claro, que ainda não foi amortisado (£ 2.099.500-0-0)	123.486:036$413	
EDIFICIO E MOVEIS DO ESCRIPTORIO CENTRAL: Saldo desta conta .	212:611$540	
IMMOVEIS DIVERSOS: Importancia despendida	200:522$825	123.899:170$778
CAUÇÕES: Acções depositadas pela Directoria	50:000$000	
» Apolices depositadas no Thesouro Federal . .	30:000$000	
» Importancia depositada no Thesouro do Estado	4:200$000	84:200$000
EMPRESTIMO: á Companhia Estrada de Ferro do Dourado	. . . . . .	489:056$370
DIVERSOS TITULOS: Novecentas e sessenta e duas apolices do Estado .	1.000:000$000	
» » £ 189.600-0-0 do emprestimo externo federal de 1903 . . .	2.931:959$180	
» » Outros titulos	560:640$000	4.492:599$180
MATERIAES PARA CUSTEIO: Existentes no Almoxarifado, em viagem e em despacho em Santos.	. . . . . .	2.262:142$894
Saldos a favor da Companhia, a saber:		
Em diversos bancos	5.106:008$200	
Contadoria Central	1.355:370$470	
Trafego de Passageiros	184$800	
Trafego de Cargas	220:477$900	
Transferencias de acções . . .	444$700	
Diversos devedores: Agentes e outros.	1.853:075$106	8.535:561$176
CAIXA: Saldo existente	. . . . . .	453:649$688
Rs. . . .	. . . . . .	140.216:380$086

São Paulo, 27 de Março de 1913.

Antonio Prado,
Presidente.

PASSIVO

CAPITAL: 400.000 acções de 200$000	. . . . .	80.000:000$000
EMPRESTIMO EMITTIDO EM 1892: Saldo desta conta £ 2.099.500-0-0 ao cambio par	. . . . .	18.662:222$220
AMORTISAÇÃO DO CUSTO DA ESTRADA DE FERRO DO RIO CLARO: Importancia despendida	. . . . .	13.096:555$165
FUNDO DE RESERVA: Saldo desta conta	. . . . .	3.200:000$000
FUNDO DE PENSÕES: Saldo desta conta	. . . . .	1.100:000$000
FUNDO DE AUXILIOS A DIVERSAS COMPANHIAS: Saldo desta conta	. . . . .	400:000$000
FUNDO APPLICADO EM OBRAS NOVAS E AUGMENTO DE MATERIAL RODANTE: Saldo desta conta . .	. . . . .	13.897:728$626
CAUÇÃO: Da directoria . . .	. . . . .	50:000$000
PESSOAL: De Dezembro de 1912.	. . . . .	1.041:480$830
EMISSÃO DE 1907: Importancia de fracções em dinheiro não reclamadas	1:346$660	
DIVIDENDOS: Não reclamados . .	112:561$660	
DIVIDENDO: A ser distribuido . .	4.800:000$000	4.913:908$320
DIVERSOS CREDORES: Agentes na Europa e outros	. . . . .	1.187:643$010
Somma . .	. . . . .	137.549:538$171
RECEITA GERAL: Saldo desta conta	. . . . .	2.666:841$915
Rs.		140.216:380$086

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

BALANCETE
DA
RECEITA E DESPESA
DE
Janeiro a Dezembro de 1912

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

BALANCETE da Receita e Despesa de Janeiro a Dezembro de 1912.

RECEITA

Passageiros	5.071:620$880	
Trens especiaes	27:941$700	
Encommendas, bagagens, etc.	1.191:840$400	
Animaes por trens de passageiros	81:578$430	
Telegrammas	364:583$815	
Mercadorias	22.798:733$750	
Animaes por trens de cargas	532:051$470	
Armazenagens	52:521$900	
Commissão pela arrecadação dos impostos Estadual e Federal	20:643$736	
Saldo de aluguel e estadia de carros, vagões e encerados	288:266$410	
Aluguel de estações e suas dependencias	43:200$000	
Rendas diversas arrecadadas nas linhas		
A saber:		
Carga e descarga de vagões, aluguel de casas e de compartimentos para restaurantes, multas, vendas de objectos abandonados e outras	89:464$800	30.562:447$291
Rendas diversas arrecadadas no Escriptorio Central		
A saber:		
Aluguel de zona privilegiada	......	3:000$000
Idem de terreno	500$000	
Emolumentos	7.859$600	8.359$600
Lucros e Perdas	7:247$250	
Juros e Commissões	376:385$800	383:633$050
Somma	......	30.957:439$941

DESPESA

Administração Geral	469:527$980	
Conservação das Linhas	2.749:020$877	
Locomoção	6.538:987$817	
Trafego	3.011:052$257	
Telegrapho e electricidade	506:677$783	
Almoxarifado	164:511$234	
Saldo de aluguel de carros, vagões e encerados	37:903$690	
Contadoria Central	81:714$480	
Despesas diversas das Linhas:		
Consumo d'agua nas estações, annuncios, sellos, telegrammas, baldeação de inflammaveis, custeio da estação da Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força, Commissão de Tarifas e diversas outras despesas	103:137$979	13.662:534$097
Despesas diversas do Escriptorio Central		
a saber:		
Escriptorio Central	272:352$688	
Gastos Geraes	49:759$348	
Serviço Florestal	130:702$640	
Imposto sobre capital	176:000$000	
Impostos diversos	2:223$400	631:038$076
Importancia despendida com a fiscalisação do trecho federal da Linha Rio Claro	......	10:000$000
Lucros e Perdas	23:030$190	
Juros e Commissões	38:115$385	61:145$575
Saldo a favor da Receita	......	16.592:722$193
Somma	......	30.957:439$941

S. Paulo, 27 de Março de 1913.

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

James W. Gray,
Guarda-Livros.

DISTRIBUIÇÃO DO SALDO GERAL

APURADO

NO ANNO DE 1912

Companhia Paulista de Estradas de Ferro

DISTRIBUIÇÃO do saldo geral apurado no anno de 1912.

DEBITO

Juros da divida externa, pagos em 1912	1.619:603$740
Importancia applicada á amortisação do custo da Estrada Rio Claro	872:058$360
Para pagamento de dividendos do primeiro e do segundo semestres do exercicio	9.600:000$000
Imposto sobre os dividendos distribuidos	240:000$000
Para o fundo de reserva	200:000$000
Para o fundo de pensões	100:000$000
Para o fundo de obras novas e augmento do material rodante	5.897:728$626
Lucros que passam para o exercicio de 1913	2.666:841$915
Somma	21.196:232$641

CREDITO

Lucros que passaram do exercicio de 1911	4.455:510$448
Saldo proveniente da liquidação de emprestimos feitos a varias Companhias	148:800$000
Saldo deste anno	16.592:722$193
Somma	21.196:232$641

S. Paulo, 27 de Março de 1913

Adolpho Augusto Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

James W. Gray,
Guarda-Livros.

LISTA GERAL

DOS

SENHORES ACCIONISTAS

RELAÇÃO DOS SRS. ACCIONISTAS

EM 31 DE MAIO DE 1913

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	A		
1	Abeilard de Almeida Pires	18	3
2	Achilles Schwob	39	7
3	Adalberto de Freitas Reys, menor	85	13
4	Adão Gray	11	2
5	Adelaide Augusta de Carvalho	27	5
6	" Belmira Mugnaini	4	0
7	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes	11	2
8	" Rocha, menor	16	3
9	Adèle Martin	3	0
10	Adelia de Siqueira Antunes de Oliveira, menor	53	10
11	Adelina, f.ª de Michel Calogeras	15	3
12	" de Lara Campos, menor	28	5
13	" Romano	25	5
14	Adelino Domingos Neiva, menor	23	4
15	Adolpho F. Oppenheim	266	25
16	" Heydenreich	357	30
17	" da Silva Neiva, menor	23	4
18	Adriana Maria da Conceição	3	0
19	Adriano Gilardi	52	10
20	Affonso Augusto Ribeiro	6	1
21	Affonso de Paula, menor	11	2
22	Afrodisio Vidigal	72	12
23	Agnès Bradshaw	4	0
24	Agostinho Chiarelli	42	8
25	" f.º de Gabriel Ribeiro dos Santos	5	1
26	" Lebre de Castilho	10	2
27	Albert Debaise	38	7
28	Albertina de Azevedo Guedes	16	3
29	" f.ª de Alberto Lion	2	0
30	" Müller	35	7
31	" Prado de Oliveira	20	4
32	" da Silva Prado	330	29
33	Alberto de Castro Menezes, dr.	53	10

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
34	Alberto Israel	20	4
35	" f.º de Carlos de Andrade Villares .	63	11
36	" Lübbers	266	25
37	" de Mendonça Moreira	73	12
38	" Monteiro da Silva, menor	58	10
39	" de Moraes Bueno	110	16
40	" dos Santos Dumont	66	11
41	" Schultz	77	12
42	" da Silva Neiva, menor	23	4
43	" Villares	126	17
44	Albéric Lèriquier	21	4
45	Alcides de Lara Campos, menor	28	5
46	Alcina da Cunha Machado	9	1
47	Alcyr, f.ª do dr. Reynaldo Porchat . . .	50	10
48	Alda da Silva Prado	436	34
49	Alexandre Augusto Mendes	105	15
50	" José Pedroso	20	4
51	" Leal	50	10
52	" Mackenzie	5	1
53	Alexandrina Amelia de Vasconcellos . . .	42	8
54	Alexandrina Augusta da Silva	4	0
55	Alfred Chauvot	52	10
56	" Hutin	138	18
57	" Levy	756	50
58	" Richard Foot, menor	1	0
59	" Williams	60	11
60	Alfredo Alberto Ribeiro de Mendonça . . .	18	3
61	" f.º de Carlos de Andrade Villares .	63	11
62	" f.º de d. Maria Xavier de A. Campos	6	1
63	" José Teixeira, dr..	80	13
64	" Leite Rodrigues Torres	151	20
65	" Maia	24	4
66	Alice, f.ª de Domingos F. Pereira Porto .	6	1
67	" Gertrudes Foot	1	0
68	" Lucron	21	4
69	" Maria, f.ª do Conde Monteiro de Barros	200	22
70	" Martins de Almeida	251	25
71	" Noronha Torresão Galvão	150	20
72	" Pereira Pinto, viscondessa de Montbron	500	37
73	" Malta	106	15
74	Alicia O'Connor de Camargo Dauntre . .	60	11
75	Aline Oppenheim, menor	2	0
76	Alipio de Oliveira Luz	5	1
77	Alphonse Levy	128	17

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
78	Alphonse Mayert Picard	14	2
79	" Boche	12	2
80	Alvaro Lage	85	13
81	Alvaro Teffé von Hoonholtz	200	22
82	Alzira da Silva Prado	19	3
83	Amador, f.º de Antonio Nunes de Oliveira	17	3
84	Amalia Alves de Lemos	189	21
85	" de Oliveira Camargo	266	25
86	" Pfann	50	10
87	Amando de Barros	400	32
88	Ambrosina Augusta Sterry	123	16
89	Ambrosio Nelson de Oliveira	155	20
90	Amelia, baroneza de Hilmar von Ende	105	15
91	" de Andrade Villares	93	14
92	" Barretto	25	5
93	" Bemvinda da Costa Carvalho	81	13
94	" Eufrosina Quartim	42	8
95	" f.ª de Alexandre Augusto Mendes	34	6
96	" Gaspar de Almeida	155	20
97	" de Moraes Camargo	125	11
98	" de Paula Ramos	306	27
99	" da Rocha Leão	97	14
100	" Teixeira Badaró	46	9
101	Amelie Mazières	15	3
102	Americo Ghedini	25	5
103	Amy Davies	9	1
104	Amy Foot	188	21
105	Anardina Ribeiro Bittencourt	84	13
106	André Dennery	153	20
107	" Frétin, menor	3	0
108	" Lièvre	11	2
109	Anesia Granja	2	0
110	Anesio de Lara Campos, menor	21	4
111	Anisio, f.º de Bernardino José Leite	6	1
112	Angelica Augusta de Carvalho	125	16
113	Angelina de Aguiar	12	2
114	Angelina, f.ª de Cesar Pereira de Souza	7	1
115	Angelo Alves de Assumpção, conego	8	1
116	" Amoroso	80	13
117	" f.º de Edgard Ferreira de Carvalho	12	2
118	Anna Abiah da Silva Prado	399	32
119	" Alves do Amaral	256	25
120	" Alves de Camargo	132	18
121	" Alves Pinto	234	24

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
122	Anna de Barros Vidigal, menor	10	2
123	" Bernardina de Campos.	69	11
124	" Blandina de Souza Aranha	600	42
125	" Blandina Prado Pereira Pinto . . .	1.250	75
126	" de Breuilpont	78	12
127	" Brotero de Barros	192	22
128	" Camara	3	0
129	" Candida Bresser Monteiro	17	3
130	" Candida Neves Lobo	7	1
131	" Cesar Varella	32	6
132	" Edith Vaz de Carvalhaes	23	4
133	" Elisa de Andrada Machado	98	14
134	" Elisa de Sampaio Luz, menor . . .	6	1
135	" Ferreira da Costa	10	2
136	" f.ª de Antonio Celidonio G. dos Reys .	5	1
137	" f.ª de d. Maria X. de A. Campos . .	6	1
138	" Francisca da S. M. de Barros, herança	81	13
139	" Franco Mourão	118	16
140	" Gabriella de Camargo Almeida . . .	4	0
141	" Gertrudes Ferraz, herança	1	0
142	" Gertrudes Ferraz, de Cravinhos . .	50	10
143	" Granja	2	0
144	" Henriqueta de Siqueira Mello . . .	9	1
145	" Iolanda, f.ª de Caio da Silva Prado .	36	7
146	" Joaquina de Freitas Backeuser . . .	304	27
147	" Joaquina de Lima e Souza	6	1
148	" Kaier Hirsch.	5	1
149	" de Lacerda Penteado	2.080	116
150	" de Lourdes, f.ª de José M. da Fonseca	35	7
151	" Malezewska	42	8
152	" Maria Augustine Fontes	30	6
153	" Maria, f.ª do conde G. de S. de Pontevès	5	1
154	" Michelucci	53	10
155	" Monteiro de Barros Conceição . . .	90	14
156	" Monteiro da Silva	58	10
157	" Pereira Pinto, condessa G. de Salvan de Pontevès	500	37
158	" Pinto	2	0
159	" Quirino dos Santos	19	3
160	" de Queiroz Telles	197	22
161	" Rita Lage, menor	85	13
162	" Sancha, f.ª de Conrado A. de Oliveira	5	1
163	" da Rocha Leão Macedo Chaves . .	10	2
164	" da Silva Prado	400	32

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
165	Anna Soares, menor	1	0
166	" Vicencia da Silva Prado, menor . . .	86	13
167	Anne Danel	10	2
168	Antonia Adelaide Martins Vieira	5	1
169	" Delfina de Toledo	55	10
170	" Ellis da Silva Araujo	65	11
171	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos .	10	2
172	" Maria Ribeiro Gavião	205	22
173	" Pacheco Ferraz	56	10
174	" da Silva Telles	6	1
175	" Rodrigues do Amaral	5	1
176	" Soares	134	18
177	Antonietta de Borba	10	2
178	Antonietta Penteado da Silva Prado . . .	1.000	62
179	Antonina Alves do Amaral, menor . . .	257	25
180	Antonio Alfredo Vaz Cerquinho	1.443	84
181	" de Almeida Prado, herança . . .	1	0
182	" Alvares Leite Penteado, herança .	45	9
183	" Augusto de Almeida Cardia . . .	1.600	92
184	" " Bezerra Paes, herança. .	23	4
185	" " f.º de C.A.Mont.º de Barros	35	7
186	" " f.º de J. P. Max.º Portella	52	10
187	" " Monteiro de Barros . .	2.346	129
188	" " Paes	56	10
189	" Barbosa dos Santos.	300	27
190	" Bento Domingues de Castro . . .	28	5
191	" Bresser Monteiro, menor	30	6
192	" Bulcão Giudice, menor.	2	0
193	" Caio, f.º de Ernesto Ramos . . .	16	3
194	" de Campos Serra Filho, menor . .	9	1
195	" Carlos R. de A. Machado e Silva J.ºʳ	18	3
196	" Coelho da Gama	230	24
197	" Columbus	108	15
198	" Cornelio, f.º de Gabriel R. dos Santos	6	1
199	" Dias Ferraz de Arruda	39	7
200	" Dias Pacheco	180	21
201	" Domingos França	128	17
202	" Ferreira de Carvalho	213	23
203	" Ferreira Junior	200	22
204	" Fernandes de Barros Cobra . . .	213	23
205	" de Figueiredo Machado	32	6
206	" f.º de Antonio C. Gomes dos Reys	5	1
207	" f.º de d. Emiliana Justina de Oliveira	6	1
208	" f.º de Francisco de Almeida Ferraz	6	1

Numero de ordem	NOMES		Numero de acções	Numero de votos
209	Antonio	f.° de Francisco de Oliveira . . .	17	3
210	"	f.° de Lucheta Luiz	49	9
211	"	f.° de Manuel de Paula L. de Barros	3	0
212	"	Forster	12	2
213	"	Francisco de Paula Souza. . . .	1	0
214	"	Francisco Pereira de Carvalho . .	300	27
215	"	Gonçalves Fontes	129	17
216	"	Henrique de Araujo Cintra, herança	7	1
217	"	Joaquim Dias de Abreu	53	10
218	"	José de Almeida Camargo . . .	2	0
219	"	José Duarte Moreira	79	12
220	"	José Levy, menor	101	15
221	"	de Lacerda Franco	150	20
222	"	Leite de Almeida Prado Junior . .	171	21
223	"	Lourenço Corrêa	31	6
224	"	Luiz de Assumpção, menor . . .	28	5
225	"	de Macedo Ferreira, menor . . .	26	5
226	"	Manuel Rodrigues, herança . . .	23	4
227	"	Manuel, f.° do dr. Victorio Cresta .	5	1
228	"	de Mello Nogueira, menor . . .	75	12
229	"	Mercado	53	10
230	"	Nunes Ribeiro	200	22
231	"	de Padua Salles	800	52
232	"	Penteado, coronel	666	45
233	"	Pinheiro Nobre	31	6
234	"	Prospero	50	10
235	"	de Queiroz Telles	149	19
236	"	Queiroz dos Santos Netto . . .	138	18
237	"	Ribeiro de Lima	87	13
238	"	Rodrigues de Carvalho	50	10
239	"	dos Santos Carvalhinho	20	4
240	"	Schorcht	27	5
241	"	da Silva Prado	1.901	107
242	"	da Silva Prado, de Mattão . . .	150	20
243	"	da Silva Prado Netto, menor . .	9	1
244	"	da Silveira Rezende	174	21
245	"	de Toledo Lara	2.560	140
246	Aracy, f.ª de Heitor Tobias de Aguiar . .		1	0
247	Arcebispado da Bahia :		8	1
248	Aristides de Lara Toledo Piza, menor . .		42	8
249	Aristides de Toledo Piza		33	6
250	Armand David Weill		37	7
251	Armand de Siorac		8	1
252	Armando de Abreu		533	39

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
253	Armando Alvares Penteado	1.000	62
254	" Prado, dr.	50	10
255	Arminda Ferraz Pulino	4	0
256	Arnaldo Augusto Vieira de Carvalho, dr. . .	106	15
257	" Segesser, f.° do Barão de Segesser		
258	de Brunnegge	12	2
259	" f.° de Domingos F. Pereira Porto .	6	1
260	" Simões, menor	3	0
261	Aron, Irmãos & Comp.	326	28
262	Arthur de Almeida Rezende	100	15
263	" de Azevedo Marques	1	0
264	" de Cerqueira Mendes	20	4
265	" & Ed. Levy	330	29
266	" Ferreira Coelho	35	7
267	" f.° de d. Angela dell'Anese . . .	106	15
268	" Franco Mourão	54	10
269	" Jambeiro Costa, dr.	4	0
270	" Levy	22	4
271	" Martins da Costa Passos, dr. . . .	100	15
272	" Porchat de Assis	10	2
273	" Teixeira de Camargo	40	8
274	Ary, f.° de Joaquim Pereira	2	0
275	Ascanio Villasboas, dr.	66	11
276	Associação Beneficente Jesus, Maria, José .	10	2
277	" Commercial de Santos	10	2
278	" de N. S. da Salette	10	2
279	" Protectora da Infancia Desvalida	2.133	119
280	" Protectora dos Morpheticos de		
281	Jundiahy	18	3
282	" S. Vicente de Paulo, Braz, sec.° f.ª	5	1
283	" Soccorros Mutuos Artes e Officios	70	12
284	Augusta Emma Catharina Hempel	133	18
285	" F. Hoff, menor	10	2
286	" Hoff	77	13
287	" Leonor Franzel	7	1
288	Auguste Demanet	4	0
289	Augusto Cesar de Mattos	400	32
290	" Ferreira dos Santos	50	10
291	" Gatelet, capitão	30	6
292	" Haas	5	1
293	" de Paula Ramos	16	3
294	" de Souza Marques, dr.	50	10
295	Aurelia Alves Bueno Gomide	33	6
296	Aurelia Candida Pacheco Jordão	54	10

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
297	Aurora dos Santos Silveira	53	10
298	Avelino Pacheco.	22	4
	B		
299	Banco do Commercio e Industria de S. Paulo	1.726	98
300	Banco Commercial do Estado de S. Paulo .	10	2
301	Banca Francese e Italiana per l'America del Sud	10.429	533
302	Banque de Paris et des Pays Bas	50.000	2.512
303	Barão de Muritiba	215	23
304	" de São Joaquim	60	12
305	" de Tatuhy	900	57
306	Baring, Brothers & Co. Ltd.	63	11
307	Baroneza de Arary	80	13
308	" de Itajubá	800	52
309	" de Jacarehy	500	37
310	" de Nioac.	450	35
311	Basilio da Silveira Cintra	14	2
312	Beatrice Madeleine Wysard, menor . . .	17	3
313	Beatriz, f.ª de Alvaro de Aguiar Vallim . .	6	1
314	" f.ª de Sidney James Crowther Smith	1	0
315	" f.ª do Visconde de La Tour . . .	27	5
316	" Penteado Prado, menor.	5	1
317	" Ribeiro de Mendonça	11	2
318	Belmira Ferreira dos Santos	200	22
319	Belmira Ramos	11	2
320	Bellarmina Pinheiro e Prado	40	8
321	Benedicta Alves de Mello Nogueira . . .	1.295	77
322	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2
323	" f.ª de Manuel de P. Leite de Barros	2	0
324	" Maria Carneiro	1.800	102
325	" Maria da Conceição	320	28
326	Benedicto de Aguiar Peçanhã	12	2
327	" do Amaral	3	0
328	" Castilho de Andrade	1.500	87
329	" Guimarães	10	2
330	" Octaviano de Brito	22	4
331	Benjamin Antunes de Oliveira Junior, menor	53	10
332	" Blum	319	28
333	" Couto, menor	11	2
334	Benta, f.ª de Fernando Vieira de Moraes . .	7	1
335	Bento Antonio Pereira	57	10
336	" José de Carvalho	2.218	123
337	" de Lacerda Filho	110	16

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
338	Bento Loeb	148	19
339	" de Oliveira, f.° de J. W. de Oliveira	9	1
340	" Pinto do Rego Freitas	710	48
341	Bernard Haas	160	20
342	Bernardina F. Campos	7	1
343	Bernardino Gonçalves Martins Vieira . . .	5	1
344	Bernardo Hoff	11	2
345	Bernardo José de Lima	18	3
346	Bertha, f.ª de Francisco G. Guimarães . .	16	3
347	Bertha Münzer	5	1
348	Bertholina Maria de Jesus Franco	2	0
349	Berthilia Ribeiro de Mendonça	2	0
350	Bianor Mendes Pereira	2	0
351	Bismark, f.° de d. Maria Honoria	2	0
352	Blandina Baroncelli.	1	0
353	Boaventura Rodrigues de Souza, herança . .	169	20
354	Boris Frères	821	53
355	Branca Corrêa de Moraes	10	2
356	Brasilia Carolina de Andrada Machado . .	82	13
357	" Dias Leite	59	10
358	" Pompeu Franco de Andrade, menor .	2	0
359	Brasilianische Bank für Deutschland . . .	600	42
360	Brasilina Amelia Pedroso	85	13
361	Brasilina da Silva Fonseca	26	5
362	British Bank of South America Ltd. . . .	1.174	71
	C		
363	Caio Penteado Prado, menor	29	5
364	Caixa Auxiliar dos Emp.os da Cont.ria Central	99	14
365	Camille Levy	452	35
366	Camillo Soares de Camargo	50	10
367	Candida Augusta de Andrade	304	27
368	" f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2
369	" f.ª de Oduvaldo Pacheco e Silva .	3	1
370	" Honoria Teixeira	33	6
371	" Ribeiro Mendonça	4	0
372	Candido Francisco Saldanha	51	10
373	" f.° de Juvenal Corrêa de Mello . .	2	0
374	" Torales de Gismenes	80	13
375	Canuto José Saraiva Junior	1	0
376	Capitaine Campêche	22	4
377	Carlo Pareto & Comp.	213	23
378	Carlos Alberto, f.° de Carlos D. de Carvalho	5	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
379	Carlos Augusto, f.° do dr. Erasmo do Amaral	13	10
380	" " Hoff	75	12
381	" " Monteiro de Barros . . .	170	21
382	" " Pereira Guimarães	206	22
383	" Eduardo, f.° de Manuel da Cunha Lobo	114	16
384	" Emilio de Azevedo Marques Filho .	13	2
385	" f.° de Carlos de Andrade Villares . .	63	11
386	" f.° de Domingos Roque da Silva . .	185	21
387	" f.° de d. Henriqueta M. da Conceição	33	6
388	" f.° de Joaquim de Mendonça Filho .	1	0
389	" Gaetani	21	4
390	" José Schulmann, menor	3	0
391	" Luiz, f.° de Cesar Pereira de Souza .	3	0
392	" de Oliveira Lemos, menor	4	0
393	" Olympio Leite Penteado	48	9
394	" Paes de Barros	2.600	142
395	" Penteado Prado, menor	10	2
396	" Ringmann	30	6
397	" Schorcht Netto	25	5
398	" Schorcht Junior	234	24
399	" Vasconcellos de Almeida Prado . .	251	25
400	Carlota do Amaral	12	2
401	Carlota Novaes de Borba	10	2
402	Carmelina Prates da Silva Baptista	73	12
403	Carmen Cecilia Monteiro de Barros Cresta	16	3
404	" f.ª de Aquilino Negrini	2	0
405	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	63	11
406	" f.ª de Basilio José Pompeu . . .	4	0
407	" f.ª de Justiniano W. de Oliveira .	9	1
408	" do Val	270	26
409	Carolina Ambrosina Franzen	35	7
410	" Augusta de Moraes e Silva . . .	96	14
411	" Augusta Vaz de Carvalhaes . . .	100	15
412	" Borges Schmidt	10	2
413	" Corrêa Cardoso	67	11
414	" f.ª de Francisco de Oliveira . . .	14	2
415	" Leal Fernandes	2	0
416	" Moreira da Cruz	32	6
417	" Prado da Silva Prado	1.549	94
418	" Rudge Ramos Parada	4	0
419	" Tamandaré Teixeira	48	9
420	Casa Pia de S. Vicente de Paulo	116	16
421	Cassio, f.° de Leovigildo da Silva Prado . .	50	10
422	Catharina Forster	1	0

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
423	Catharina Schorcht	475	36
424	Catharina Schorcht Antunes dos Santos . .	25	5
425	Catherine Ellis Lawrence, menor	10	2
426	Cecilia Almeida	100	15
427	" Carmen Monteiro de Barros . . .	33	6
428	" Helena, f.ª de Mario de Oliveira Rôxo	5	1
429	" Leal Fernandes.	2	0
430	" Luiza, f.ª Alfredo A. S. Rangel . .	21	4
431	" de Moraes Monteiro de Barros . .	2.000	112
432	Celestina Beck	5	1
433	Celestina Bourroul	12	2
434	Celestino, f.º de d. Mariana Prada	28	5
435	Celia, f.ª de d. Maria Xavier de A. Campos	6	1
436	Celisa da Silveira Rezende	176	21
437	Celika Bonino, menor	53	10
438	Celso, f.º de Julio Gerin	2	0
439	Celso da Silveira Rezende, dr.	177	21
440	Cenobelino de Barros Serra, menor	9	1
441	Centro Academico "Onze de Agosto" . . .	6	1
442	Centro Beneficente dos Empregados da Locomoção da Companhia Paulista .	42	8
443	Cesarino Irmãos & Comp.	120	17
444	Charles Birle	8	1
445	" Hildebrand	11	2
446	" Collet	7	1
447	" Leopold Hirsch	5	1
448	" Levy	350	30
449	" Maurice Hennin	50	10
450	" Weiller & Comp.	620	43
451	Christiano Adolpho Pohlmann	85	13
452	Christina Quirino dos Santos	19	3
453	Christovam Junqueira de Almeida, menor .	32	6
454	Cicero, f.º de João Pinto Ferraz	7	1
455	Cincinato, f.º de Alfredo Braga	1	0
456	Clara de Andrade Pina	5	1
457	" de Lacerda	80	13
458	" Prates da Fonseca	115	16
459	Clarisse Couto, menor	6	1
460	Claudina de Paiva Azevedo, herança . . .	5	1
461	" Pinheiro e Prado	42	8
462	" de Souza Sampaio	24	4
463	Clement Etchbarne	45	9
464	Clemente da Costa e Silva	50	10
465	Clementina Schmidt	160	20

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
466	Clementino de Oliveira, menor	4	0
467	Clotilde Augusta Martins Vieira	5	1
468	Clotilde Ribeiro de Mendonça	4	0
469	Collegio de N. S. do Carmo, de Guaratinguetá	200	22
470	C. Paulista de Seguros Maritimos e Terrestres	200	22
471	Companhia Prado Chaves	28	5
472	Cômte Alexandre Izembeck	9	1
473	" Edouard de Montbron	264	25
474	" Etienne de Montbron	115	16
475	Cômtesse Renée de Meloises	68	11
476	Conde d'Escherny	315	28
477	Conde Robert de Montbron	2	0
478	Condessa dé Cavalcante	42	8
479	" de Legge	2.150	120
480	" Monteiro de Barros	1.200	72
481	Corbiniano de Aquino Fonseca	160	20
482	Cornelia Rodrigues Peixoto	320	28
483	Custodia Candida Martins Vieira	5	1
484	Cyra da Silveira Rezende	176	21
485	Cyro, f.° de Bernardino José Leite . . .	6	1
	D		
486	Daniel Campbell.	21	4
487	" Heydenreich	500	37
488	" Kruss	2	0
489	" José Rodrigues	3.200	172
490	Dario Rudge da Silva Ramos	2	0
491	Decimo Refinetti	10	2
492	Delphica Rodovalho de Sampaio	42	8
493	Deolinda Alves Porto de Siqueira	60	11
494	" Candida de Moraes Campos . . .	83	13
495	" Eugenia de Campos Toledo . . .	200	22
496	" de Freitas Leão Malheiro . . .	304	27
497	" Izabel de Campos, menor	108	15
498	Desiderio Stapler, dr.	70	12
499	Didimo, f.° de Benedicto Rolim	17	3
500	Dinorah, f.ª de Odulpho Cardoso	10	2
501	Diogenes de Lemos Azevedo, menor . . .	15	3
502	Diogo de Abreu Teixeira	309	27
503	" José de Andrada Machado	39	7
504	" Machado	1	0
505	Dolores Martin	3	0

Numero de ordem	NOMES	Numero de ações	Numero de votos
506	Domingas, f.ª de F. R. dos Santos Bonfim .	121	17
507	Domingos Gabriel Fernandes Pereira . . .	14	2
508	Domitilia Alves Marcondes de Araujo . .	6	1
509	Donatilia, f.ª de d. Balbina C. Soares . . .	10	2
510	Dorothy Eileen Wysard, menor	14	2
511	Duarte Perez do Rego Monteiro, dr. . . .	100	15
512	Dulce de Carvalho, menor	16	3
513	" de Oliveira Vergueiro	8	1
514	" Vallim, menor	3	0
	E		
515	Edith Cornehls, menor	5	1
516	" f.ª de Holger J. Kok	42	8
517	" f.ª do dr. Reynaldo Porchat	22	4
518	" Pereira da Rosa, menor	164	20
519	Edgard Simon	25	5
520	Edmé Edouard Champion	100	15
521	Edgard Schorcht	25	5
522	Edmond Adolpho Dreyfus	357	30
523	Edmond Loewé, de Paris	82	13
524	Edouard Julien Levy, menor	133	18
525	Eduardo de Andrade Villares	1.066	65
526	" Limpo de Abreu	363	30
527	" Mario, f.º de Ernesto Ramos . . .	19	3
528	" Maxwel Rudge	1.116	68
529	" Prates, conde de Prates	3.000	162
530	" Rodrigues de Mogy-Mirim . . .	36	7
531	" da Silva Prado, menor.	41	8
532	" dos Santos Prates, menor	150	20
533	Edward Steiner	1	0
534	Eglantina Penteado da Silva Prado . . .	2.000	112
535	Eleonor Mather	32	6
536	Elias Antonio, f.º do dr. Erasmo do Amaral .	4	0
537	Elias Quartim de Albuquerque	1	0
538	Eline Maria, f.ª de Holger J. Kok	42	8
539	Elisa de Aguiar de Andrada.	2.000	112
540	" Annie Tindal	106	15
541	" de Assumpção Amarante Cruz, menor .	66	11
542	" Blomely	24	4
543	" f.ª de Affonso Pires Fleury	9	1
544	" f.ª de Edmundo Wright	4	0
545	" Fomm Garcia Redondo	6	1
546	" Franco Mourão	104	15

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
547	Elisa Harrah Forrester	294	27
548	" Josephina de Andrade Machado . . .	98	14
549	" Leal Fernandes	2	0
550	" de Mello Azevedo Marques	7	1
551	" Pinheiro e Prado	6	1
552	" Schorcht	25	5
553	" da Silva Prado	400	32
554	Elisabeth A. Hine, veuve de Philip Delamain	23	4
555	" f.ª de Luiz Backeuser	53	10
556	" de Oliveira Lemos, menor . .	4	0
557	Ellen Luiza Baggot	1	0
558	Elmira da Silveira Cintra	15	3
559	Elsa Hoff, menor	10	2
560	Elsie Broad, menor	6	1
561	Elvira da Conceição Simões	3	0
562	" f.ª de d. Angela dell'Anese . . .	107	15
563	" f.ª de d. Ernesta M. Buchi	21	4
564	" f.ª de Francisco de Almeida Ferraz .	6	1
565	" f.ª de Francisco de Oliveira	15	3
566	" Gomes	17	3
567	" de Paula Machado	448	34
568	" Silva	2	0
569	Elza de Moraes Aguiar, menor	6	1
570	Emile Hertz	50	10
571	Emile Jourdan	109	15
572	Emilia Jordão Pereira de Souza	500	37
573	" Marcondes Alves de Araujo . . .	131	18
574	" Slanino Mestrinho	10	2
575	Emilio Petronieri	45	9
576	Empire Trust Company, de New-York . .	77.381	3.881
577	Eponina, f.ª de Adolpho do Amaral Campos	10	2
578	Eponina Prado Soares de Moura	304	27
579	Erasmo Teixeira de Assumpção Junior, menor	28	5
580	Ercilia Rudge da Silva Ramos, menor . . .	2	0
581	Ercilia Alves Pinto	234	24
582	Ermelinda Cabral de Vasconcellos	73	13
583	Ermelinda Ottoni de Souza Queiroz . . .	26	5
584	Erminia Ubelhard Lemgruber	418	33
585	Ernani, f.º de Justiniano W. de Oliveira . .	9	1
586	Ernest Worms	53	10
587	Ernesto de Campos, menor	108	15
588	" f.º de d. Ernesta M. Buchi . . .	21	4
589	" W. Lupton	145	19
590	Escholastica de Lacerda	85	13

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
591	Escholastica de Queiroz Telles	281	31
592	Escola de Commercio de São Paulo . . .	74	12
593	Esmeralda Augusta Escobar de Lunè . . .	28	5
594	Esmeralda, f.ª de d. Virginia de A. Godoy .	8	1
595	Esperidião Eloy de Barros Pimentel . . .	160	20
596	Estevam Ferraz de Toledo	53	10
597	" José Martins Vieira.	5	1
598	" Negreiros Guimarães	6	1
599	Esther Blomeley	49	9
600	" de Campos, menor	108	15
601	" f.ª de d. Emiliana Justina de Oliveira	5	1
602	" Quirino dos Santos	19	3
603	" Junqueira de Almeida, menor . . .	32	6
604	Etelvina, f.ª de d. Ernesta M. Buchi . . .	21	4
605	Etienne Chauvy	50	10
606	Ethel Mary White	5	1
607	Eufrasia Teixeira Leite	198	22
608	Eufrosina de Aguiar Haupt	132	18
609	Eudoxia Sampaio Luz	6	1
610	Eugenia de Barros Oliveira	73	12
611	" Pacheco	3	0
612	" Paulus	4	0
613	" da Silva Prates	266	25
614	" Tamandaré Teixeira	48	9
615	Eugenio Dias Leite, conego	64	11
616	Eugenio Gomes do Val	346	29
617	Eulalia da Costa Carvalho	58	10
618	Evangelina, f.ª de Edgard F. de Carvalho .	13	2
619	Evangelina, f.ª de Alberto de M. Moreira . .	6	1
620	Evaristo Betaillian	100	15
621	Everardo Toledo Bandeira de Mello . . .	75	12
	F		
622	Fabio Ramos	43	8
623	Fausta Rodrigues Jordão	80	13
624	Faustina de Moraes Camargo	10	2
625	Fausto, f.º de Bernardino José Leite . . .	6	1
626	Felicidade da Rocha Leão	10	2
627	Felicio de Campos Cintra	176	21
628	Felicio Cesarino, fu Nicola	200	22
629	Felicissima de Assumpção Toledo	20	4
630	Felicissima de Lara Toledo Piza, menor .	42	8

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
631	Felippe Cabral de Vasconcellos, menor . .	33	6
632	Felippe Rodrigues de Siqueira	10	2
633	Felizardo Augusto Cavalheiro e Silva, dr. .	30	6
634	Ferdinand Pierre	20	4
635	Fernando Aleixo de Moraes	14	2
636	" Dreyfus	200	22
637	" f.° de d. Anna B. de Barros . .	361	30
638	" f.° de Fernando Vieira de Moraes	7	1
639	" de Toledo Piza, menor	11	2
640	Filadelpho de Campos Aranha	200	22
641	Fils de R. Picard & Comp.	76	12
642	Firmina Firma de Andrade Cunha.	5	1
643	Firmina Pereira Teixeira	450	35
644	Flaminio Levy	50	10
645	Flavio, f.° de Bernardino José Leite . . .	6	1
646	Flora Egydio	5	1
647	Florence May Tindal, menor	26	5
648	Florentino Lopes de Castilho	4	0
649	Floriano, f.° de Odulpho Cardoso	10	2
650	Fortunata Fenili	7	1
651	Fortunata Gabriella de Toledo	75	12
652	Fortunato Theodoro Teixeira Bretas . . .	9	1
653	Francis W. Foot, menor	2	0
654	Francisca de Alcantara Madeira	5	1
655	" de Alvarenga	273	26
656	" Alves de Carvalho.	5	1
657	" Almeida de Toledo	177	21
658	" Amelia de Paula	55	10
659	" Carolina dos Anjos	12	2
660	" Dabney de Avellar Brotero . . .	330	29
661	" Elisa H. de Camargo	4	0
662	" Emilia Pacheco Jordão	11	2
663	" Eugenia, f.ª de José M. Passalacqua	34	6
664	" " Pinto e Silva	30	6
665	" " Teixeira Leite Bruhns .	120	17
666	" de Lacerda Azevedo	20	4
667	" de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
668	" Maria de Almeida	22	4
669	" Setembrina de Queiroz Telles . .	247	24
670	" Silveira do Val.	742	49
671	" do Valle Cintra	80	13
672	Francisco de Albuquerque Cavalcante, dr. .	100	15
673	" de Almeida Camargo	63	11
674	" de Almeida Prado	10	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
675	Francisco Alves de Oliveira	53	10
676	" de Andrade Coutinho	53	10
677	" Antonio de Oliveira	120	17
678	" " de Souza Queiroz . . .	53	10
679	" " Queiroz Telles	1.135	69
680	" Augusto de Barros	12	2
681	" Augusto Schulmann, menor . .	2	0
682	" Borges Pereira do Amaral, menor	17	3
683	" Campeolo	29	5
684	" Dias Prado, menor	1	0
685	" Duarte de Rezende	20	4
686	" Farani	320	28
687	" f.° de Francisco M. Cardoso . .	50	10
688	" f.° de José F. de A. Negreiros .	586	41
689	" f.° de José Manuel Fonseca . . .	78	12
690	" Gomes Ferraz	60	11
691	" Grotta	164	20
692	" José Rodrigues	80	13
693	" Lobo Leite Pereira	117	16
694	" Luiz Soares de Souza Mello . .	1.066	65
695	" Magaldi	160	20
696	" de Moura Brandão.	8	1
697	" de Paula Oliveira Borges . . .	646	44
698	" " " Medina Ramos . . .	9	1
699	" " " Rodrigues Alves . . .	1.515	88
700	" " " Simões dos Santos . .	23	4
701	" Peixoto Ferreira de Souza . . .	3.600	192
702	" Ribeiro Santiago, dr.	150	20
703	" da Rocha Mello	30	6
704	" Rodrigues de Camargo, dr. . . .	435	34
705	" Soares de Camargo	1.400	82
706	" Tavares Machado	10	2
707	" Vaz de Almeida	100	15
708	" Verissimo	12	2
709	" Xavier Paes de Barros	4	0
710	" Xavier Paes de Barros Filho . .	30	6
711	" Xavier Pinheiro e Prado	50	10
712	Frank J. Egan	5	1
713	Franklin Washington Hatch	1	0
714	Frederico Antonio de Barros Brotero, menor	20	4
715	" Augusto Cesar de Mattos . . .	40	8
716	" de Barros Brotero	300	27
717	" José, f. de A. A. S. Rangel . .	6	1
718	" Merri	5	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	G		
719	Gabriel, f.° de d. Izaura Ferreira Leite . .	3	0
720	" Penteado	220	23
721	" Pio da Silva Junior, dr.	50	10
722	Gabriella Aranha Rodovalho	347	29
723	" de Azevedo Marques	3	0
724	" Dumont Villares	499	37
725	" Ferraz de Mesquita.	19	3
726	" f.ª de Carlos de Andrade Villares	63	11
727	" Gomide	21	4
728	Gastão Cahen	1	0
729	Gastão, f.° de Domingos Roque da Silva . .	189	21
730	Gaston Cerjat	5	1
731	Gaston Weill	137	18
732	Gelasio Pimenta	30	6
733	Germiniano Costa	106	15
734	George John Marijoribanks	400	32
735	Georges Bariquand	106	15
736	" Lehman	17	3
737	" Levy	74	12
738	" Levy, de Paris	10	2
739	Georgina, f.ª de Alfredo Foot	3	0
740	" f.ª de d. Maria Honoria	2	0
741	" Tamandaré Teixeira	48	9
742	Geraldo Melillo & Comp.	13	2
743	Germaine de Breuilpont	110	16
744	Germaine Burchard, menor	452	35
745	Gertrude Eddler	20	4
746	Gertrudes Telles Escobar de Luné . . .	3	0
747	Getulia, f.ª de Aquilino Negrini	2	0
748	Giacomo Definì, dr., f.° de Leonardo Defini	50	10
749	Giuseppe A. Pavani, menor	32	6
750	Gonçalo da Silva Leme	10	2
751	Gregorio, f.° de Antonio Leme da Fonseca .	409	32
752	Grumbach Waller & Comp.	939	58
753	Guilherme de Andrade Villares	1.019	63
754	" Cornehls, menor	6	1
755	" Ellis, dr.	6	1
756	" dos Santos Prates, menor . . .	150	20
757	" Vallim Alvares Rubião	30	6
758	Guilhermina Augusta de Oliveira	6	1
759	" f.ª de Antonio Gomes Lourenço	18	3
760	" Marcollina de Vasconcellos . .	11	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
761	Guiomar, f.ª de Antonio Nunes Ribeiro . .	2	0
762	" f.ª de Francisco G. Guimarães . .	16	3
763	" Junqueira de Almeida, menor . .	32	6
764	Gustave Baudoin	90	14
765	Gustav Witzke	11	2
766	Gustavo Adolpho Hoff	19	3
767	" f.º de Alberto Lion	2	0
768	" de Lara Campos	207	22
	H		
769	Harry Tyrell Gray, menor	2	0
770	Hector Adams, dr.	10	7
771	Heitor Prates Baptista	140	19
772	Helena, f.ª de Alberto Lion	2	0
773	" f.ª de Americo Machado	11	2
774	" Gagstatter	64	11
775	" Paulina S. M. Guilhermina de Voys	85	13
776	Helvetia, f.ª de R. O. Kesselring	1	0
777	Heloisa Cecilia, f.ª de Victorio Cresta . .	5	1
778	Henri Baumann	500	37
779	" Dreyfus	53	10
780	" Mennequin	56	10
781	" Weill	24	4
782	Henriette Amelie W. Vincens de Bouguereaux	200	22
783	Henrique Claro da Cunha	105	15
784	" Fretin, menor	4	0
785	" Tinson	200	22
786	Henriqueta de Azevedo Marques	3	0
787	" Flôres	29	5
788	" Molina Quartin	5	1
789	Henry Lerolle	279	26
790	Henry William White	42	8
791	Herculano de Araujo Cintra	35	7
792	Herman Chêne, padre	10	2
793	Herman Levy	78	12
794	Hermantina Sydow	106	15
795	Hermes Ernesto Alves de Lima	400	32
796	Herminda Mariano	9	1
797	Herminia de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
798	Herminia Michaellis	98	14
799	Herminio, f.º de Justiniana R. M. das Flores	1	0
800	Hildebrand Cantinho Cintra	4	0
801	Hilfred, f.º do Barão Hilmar von Ende . .	10	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
802	Honorata Maria Domingas, preta	5	1
803	Horacio de Aquino Fonseca	300	27
804	Horacio Gonçalves Pereira	10	2
805	Hortence Blot	45	9
806	Hospital Samaritano	68	11
807	Hospital S. V. de Paulo, de S. R. de P. Quatro	10	2
	I		
808	Ida Cornehls, menor	27	5
809	Idalina do Amaral Pinto, menor	24	4
810	Idalina, f.ª de A. A. Rodrigues Dias . . .	66	11
811	Ignacio Ferreira de Camargo, herança . .	24	4
812	" f.º de Manuel de Paula L. de Barros	2	0
813	" Penteado	8	1
814	Ignez de Mesquita Vergueiro, menor . . .	51	10
815	Ildefonso Baptista de Oliveira	320	28
816	Iracema Forjaz	19	3
817	" f.ª de Rosalia de Lacerda Corrêa .	381	31
818	" da Silveira Fabiani, menor . . .	37	7
819	Iraydes Lopes Chaves	250	25
820	Iréne de Campos, menor	108	15
821	Iréne, f.ª de Alberto Lion	2	0
822	Irma Goudier	150	20
823	Irmandade de Nossa Senhora do Rosario . .	53	10
824	" de N. S. do Terço, de Santos . .	13	2
825	" da Misericordia do B. Descalvado	89	14
826	" do Sant.mo Sacram.to de S. Paulo	30	6
827	Irineo Wagner	149	19
828	Ismael de Campos, menor	108	15
829	Ismenia de Almeida	6	1
830	Ismenia de Campos, menor	108	15
831	Isolina Bodé	18	3
832	Ivan da Silva Bruhns	105	15
833	Izabel Andresa, f.ª de C. A. de Oliveira . .	5	1
834	" Maria de Moraes, menor	11	2
835	" " da Silva Pinto.	4	0
836	" " Paes Leme Zamith	37	7
837	" " de Nioac	450	35
838	" tutellada de Paulo de Moraes Barros .	90	14
839	Izaura de Almeida Prado	78	12
840	" f.ª de Antonio Nunes Ribeiro . . .	2	0
841	" de Moraes	6	1

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	J		
842	Jacqueline de Breuilpont	9	1
843	Jacques Dupas	100	15
844	" Henri Barennes	63	11
845	" Razzowich	213	23
846	Jacyntho Cabral de Vasconcellos	13	2
847	Jalmy Pereira Dias	25	5
848	James Fernie	10	2
849	Jean L. Henri de Chêrade, cômte de Montbron	214	23
850	Jean Pierre Sage, menor	2	0
851	Jeanne Devie Gayard, veuve Gayard . . .	25	5
852	" Marie Escudier, veuve Chansson . .	216	23
853	" de Merrs.	50	10
854	" Moyse Picard	10	2
855	" Seintinés	10	2
856	Jeremias Rodrigues Netto.	370	31
857	Jeronymo Terra, f.º de Jeronymo Terra . .	25	5
858	Joanna Bernardina de Oliveira	35	7
859	" f.ª de d. Serafina Camara	2	0
860	" Rabello Monteiro de Barros . . .	340	29
861	João de Aguiar Pessanhã	17	5
862	" Alvares Rubião Junior	200	22
863	" Alves Figueiredo Junior	754	50
864	" Alves Torres	21	4
865	" Alves de Lima, dr.	5	1
866	" Antonio de Oliveira Cesar, dr. . . .	155	20
867	" Antunes de Araujo Pinheiro, dr. . .	50	10
868	" Baptista Ferraz, padre	105	15
869	" " Leme	10	2
870	" " de Moraes	106	15
871	" " Oger, padre	21	4
872	" " de Oliveira Cardoso	13	2
873	" " de Oliveira Costa.	80	13
874	" " da Silveira Mello.	81	13
875	" Barral, dr.	200	22
876	" de Barros Brotero	25	5
877	" Bernardo Edelbrock	190	22
878	" de Deus de Campos, menor	108	15
879	" de Campos Toledo	20	4
880	" Carlos, f.º de Henrique Mayrink . .	2	0
881	" Cecato	12	2
882	" C. Santiago de Carvalho e Souza . .	22	4
883	" f.º de Antonio Nunes de Oliveira . .	17	3

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
884	João, f.º de João de Lacerda Soares . . .	30	6
885	" f.º de João Pinto Ferraz	7	1
886	" Ferreira Bonilha, menor	17	3
887	" Franco Mourão	54	10
888	" Gaudino	60	11
889	" Godoy Leme da Silva, menor	10	2
890	" Gomes do Val	342	29
891	" Gonçalves de Oliveira . . . . . "	26	5
892	" Guimarães, menor	10	2
893	" Jacob Cremm	7	1
894	" de Lacerda Franco, herança	20	4
895	" Lourenço de Siqueira, padre	58	10
896	" de Macedo Ferreira, menor	26	5
897	" Maria Paes	50	10
898	" Maria de Paiva	37	7
899	" Octavio de Oliveira Malheiro	93	14
900	" Pacheco de Toledo	22	4
901	" Pinto Carneiro	2.000	112
902	" Pinto Machado Portella	500	37
903	" Proost Rodovalho Junior, menor . . .	41	8
904	" Rodolpho Forster	32	6
905	" da Rocha Leão	10	2
906	" Schulmann, menor . :	1	0
907	" Soares do Amaral	1.500	87
908	" Thomaz, f.º de Annibal S. L. Chaves .	6	1
909	" Thomaz Pereira do Amaral, menor . .	17	3
910	" Ugliengo	10	2
911	" Vaz Louzan	44	8
912	" Vicente Perez	212	23
913	Joaquim de Araujo Coutinho	2	0
914	" de Araujo Pereira	106	15
915	" Augusto Ribeiro do Valle . . .	1.500	87
916	" d'Azevedo	158	20
917	" Barbosa de Salles Pinto	40	8
918	" Corrêa de Araujo	226	23
919	" da Cunha Bueno	26	5
920	" Feliciano da Silva	80	13
921	" Ferraz de Campos	85	13
922	" f.º de Antonio de Campos . . .	172	21
923	" Franco Mourão	54	10
924	" Franco de Mello.	900	57
925	" José da Silva Pinto Filho, menor .	2	0
926	" Manuel de Lima.	6	1
927	" Manuel Pereira	78	12

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
928	Joaquim Marcellino da Silva Fialho . . .	72	12
929	" Martins de Siqueira	130	18
930	" Meira Botelho	470	36
931	" de Mendonça Filho	480	36
932	" Pereira Carneiro Bastos	10	2
933	" da Silva Prado	264	25
934	" Simões Lameira	20	4
935	" Silverio de Castro Barbosa . . .	112	16
936	" Teixeira de Assumpção Junior . .	160	20
937	" Teixeira de Carvalho	17	3
938	" Teixeira Nogueira de Almeida . .	1.581	91
939	" Victor de Souza Meirelles . . .	150	20
940	" Victorino de Toledo	350	30
941	" Villac	2	0
942	" Villela de Oliveira Marcondes, dr. .	25	5
943	Joaquina de Araujo Gomes Bernardo, baroneza de S. Joaquim	352	30
944	" Ferreira Cardoso.	55	10
945	" f.ª de Manuel Duarte de Souza Lima	11	2
946	" Pinheiro e Prado	13	2
947	" Soares Proença Bueno	134	18
948	Johann Haasis	144	19
949	John Frederic Dyke Gautier	43	8
950	John Johnson Tindal	26	5
951	Jorge de Andrade Maia, menor	5	1
952	" de Mesquita Vergueiro, menor . . .	51	10
953	" Pacheco e Silva, menor	2	0
954	" da Silva Prado, menor	65	11
955	José de Alimathéa Costa	8	1
956	" de Almeida Prado	11	2
957	" de Almeida Prado Primo	54	10
958	" Antonio Corrêa Fontes	68	11
959	" " de Gouvêa	42	8
960	" " da Silva Fialho	70	12
961	" " Soares	31	6
962	" Augusto Simões, menor	3	0
963	" Augusto de Toledo Junior, menor . .	42	8
964	" Benedicto Marcondes de Mattos . . .	260	25
965	" Cabral de Vasconcellos	213	23
966	" de Campos Toledo	41	8
967	" Cardoso de Siqueira	28	5
968	" Carlos, f.º do Visconde de Montbron .	26	5
969	" Carlos Pacheco e Silva, menor . . .	20	4
970	" Castellano	160	20

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
971	José Cesar'no	345	29
972	" Coelho da Rocha	5	1
973	" Custodio da Silva Camargo	119	16
974	" Dias Aranha	10	2
975	" Eduardo, f.° de João L. Soares . . .	30	6
976	" Eduardo Prates, menor	150	20
977	" Egydio de Souza Aranha	20	4
978	" Elias de Paiva Junior	34	6
979	" Farani	514	38
980	" Felix Nunes	550	40
981	" Ferreira de Mello Nogueira	65	11
982	" Ferraz de Camargo, de Piracicaba . .	75	12
983	" Ferraz Junior	35	7
984	" Ferraz de Sampaio	131	18
985	" f.° de Antonio Gomes Lourenço . .	17	3
986	" f.° da Baroneza de Muricy	8	1
987	" f.° de d. Henriqueta M. da Conceição .	33	6
988	" f.° de José Manuel da Fonseca . . .	78	12
989	" f.° de d. Maria Honoria	35	7
990	" f.° de Primitivo de Castro R. Sette . .	3	0
991	" Francisco Dourado	10	2
992	" Franco Mourão	132	18
993	" Grisi	13	2
994	" Ignacio Monteiro de Barros	7	1
995	" Ildefonso de Souza Ramos	320	28
996	" Joaquim Cardoso de Mello Netto . .	399	32
997	" Joaquim Pires	12	2
998	" Ladisláo Petter	2	0
999	" Luiz de Oliveira Borges.	240	24
1000	" Leite Forjaz	12	2
1001	" Manuel Braga.	13	2
1002	" Marcellino de Moraes Barros	78	12
1003	" Maria Blanco	90	14
1004	" Maria Passalacqua	26	5
1005	" Martins de Siqueira	300	27
1006	" Nhônhô Padre	93	14
1007	" Octavio de Queiroz Aranha, menor . .	12	2
1008	" Oliva, dr.	65	11
1009	" de Oliveira	87	13
1010	" de Paula Leite de Barros	3800	202
1011	" Paiva Oliveira	37	7
1012	" Pedro Strasburgo	394	32
1013	" Pinto de Oliveira Junior	14	2
1014	" de Queiroz Lacerda	538	39

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1015	José Rodrigues de Castro, menor	4	0
1016	" Sanches Martins	3	0
1017	" da Silva Prado	302	27
1018	" da Silveira Campos	19	3
1019	" Sebastião, f.º de J. A. de Souza Camargo	29	5
1020	" de Souza Queiroz	897	57
1021	" Thiago de Siqueira	9	1
1022	" Vicente de Queiroz Ferreira	1.000	62
1023	" Vicente de Souza Queiroz	947	59
1024	" Xavier de Toledo	133	18
1025	" Worms	45	9
1026	Joseph Krause	853	55
1027	" Levy, de Paris	218	23
1028	" Paul René Delage	16	3
1029	Josephina Dias de Toledo	37	7
1030	" Eugenia de Azevedo Marques . .	42	8
1031	" f.ª de José de Campos Toledo . .	21	4
1032	" Hortencia de Moura Brito . . .	2	0
1033	" Marotte	17	3
1034	" de Mello Malta	188	21
1035	" Moreira Pinto	4	0
1036	" de Paula Ramos	170	21
1037	" de Toledo	52	10
1038	Josino, f.º de José de A. de Souza Camargo .	14	2
1039	Josué de Almeida Prado	10	2
1040	Jules Alfred Raison	15	3
1041	" Bloch, rue Paradis, 17 bis, Paris . .	2	0
1042	" Briant	150	20
1043	Julia A. de Ornellas Muniz, herança . . .	12	2
1044	" Arminda Martins Vieira	5	1
1045	" Adelaide da Silva	20	4
1046	" d'Azevedo Marques	4	0
1047	" Henriqueta de Oliveira Valle	500	37
1048	" Prates da Silva Baptista	731	49
1049	" Prudente de Moraes	115	16
1050	Juliano Martins de Almeida	205	23
1051	Julie Poullan	143	19
1052	Julien Simon	22	4
1053	Julietta, f.ª de Francisco de Oliveira . . .	15	3
1054	" Grania	2	0
1055	" Pignatari Rodrigues	63	11
1056	Julio Angeleri	6	1
1057	" Bertini	50	10
1058	" Conceição	25	5

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1059	Julio Gallo, dr.	15	3
1060	" Joaquim Gonçalves Maia	16	3
1061	" Mathias de Camargo	32	6
1062	Justiniana Ramos Maria das Flôres . . .	8	1
1063	Juvenal, f.º de Frederico Romeu	37	7
1064	Juvenal da Silva Prado	351	30
	K		
1065	Katie Fitz Gerald.	115	16
	L		
1066	Lamartine, f.ª de d. Angela dell'Anese . .	107	15
1067	Lambert Frères & Comp.	423	33
1068	Laura Faro de Araujo	74	12
1069	" de Lara Campos, menor	28	5
1070	" Mundt	26	5
1071	" Muniz de Souza Camargo, menor . .	29	5
1072	" Schorcht	42	8
1073	" da Silva Neiva	25	5
1074	Lauro, f.º de Bernardino José Leite . . .	6	1
1075	Lavinia Dauntre de Salles Mello	40	8
1076	" f.ª de d. Henriqueta M. da Conceição	33	6
1077	" de Mesquita Barros	69	11
1078	Lazard Blum	267	25
1079	Leandro Pitta de Abreu Teixeira	7	1
1080	Leandro, f.º de Arthur Madeira . . .	1	0
1081	Leon Boisramet	21	4
1082	Leon Raphael Weill, dr.	101	15
1083	Leonidia Prates da Silva Baptispta, menor .	77	12
1084	Leonina, f.ª de Francisco de Oliveira . . .	14	2
1085	Leonor Augusto de Assumpção	134	18
1086	" Backeuser de Medeiros	85	13
1087	" de Cerqueira Lima Leite	11	2
1088	" Cilencina de Campos	110	16
1089	" f.ª de A. Rodrigues de Siqueira . .	18	3
1090	" f.ª de Justiniano W. de Oliveira . .	9	1
1091	" Monteiro da Silva	221	23
1092	" de Moraes Barros	128	17
1093	" da Motta Lima	56	10
1094	" da Veiga von Schilgen	96	14
1095	Leontina, f.ª de Manuel da Cunha Lobo . .	95	14
1096	Leontina Monteiro de Barros, menor . . .	90	14

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1097	Leopoldina Ribas da Silva.	25	5
1098	Leopoldo, f.º de d. Isaura Ferreira Leite . .	3	0
1099	Leopoldo Pires de Moraes	7	1
1100	Leovigildo da Silva Prado.	1.400	82
1101	Leticia, f.ª de João de Lacerda Franco . .	26	5
1102	Libania Guerra da Veiga Pinto	194	22
1103	Liborio Luiz Ferreira	30	6
1104	Lino Joaquim da Cruz	16	3
1105	London Country & Westminster Bank. Ltd. .	20.087	1.016
1106	" and Brazilian Bank, Ltd.	2.155	120
1107	" and River Plate Bank, Ltd. . . .	4.182	221
1108	Lorenzo Sarti	150	20
1109	Louis Dapples	272	26
1110	" Delamain	818	53
1111	" Etchbarne	34	6
1112	Louise Bouilly	15	3
1113	" Halphen Frey	2	0
1114	" Legru	75	12
1115	Lourenço Aranha Rodovalho, menor . . .	41	8
1116	" Alves Cardoso	230	24
1117	" f.º de Procopio C. de Vasconcellos	54	10
1118	" de Souza Passalacqua, menor . .	34	6
1119	" Westin de Vasconcellos	12	2
1120	Lucas. f.º de Lucas A. Monteiro de Barros .	23	4
1121	Lucia, f.ª de Alexandre A. Mendes . . .	34	6
1122	" f.ª de Francisco Braida	1	0
1123	" f.ª de João de Lacerda Franco . . .	26	5
1124	" de Lara Campos, menor	28	5
1125	" Maria, f.ª de Mathias de O. Rôxo .	7	1
1126	" de Moraes Barros, menor	224	23
1127	Lucie Bourdillat	50	10
1128	Lucien Levy, Paris	50	10
1129	Lucilia Rocha, menor	12	2
1130	Lucilla, f.º de M. da Cunha Lobo	114	16
1131	" f.ª de Michel Calogeras	25	5
1132	" Quartim Oelhafen, menor	6	1
1133	Lucinda Maria Granadeiro Cruz	29	5
1134	Lucinda Quirino dos Santos	19	3
1135	Luiz Alfredo. f.º de A. A. S. Rangel . . .	7	1
1136	" Aranha. f.º de Luiz Aranha	115	16
1137	" de Andrade Villares	10	2
1138	" Fabiani	20	4
1139	" Fernandes	2	0
1140	" Fernando do Amaral, menor	2	0

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1141	Luiz, f.º de Carlos de Andrade Villares . .	63	11
1142	" f.º de Luiz Alves de Almeida	1	0
1143	" f.º de Francisco de Monlevade . . .	1	0
1144	" Gonzaga do Amarante Cruz, dr. . . .	321	28
1145	" Joaquim de C. Carneiro Leão . . .	2	0
1146	" José Martins Vieira	77	12
1147	" de Lara Toledo Piza, menor	42	8
1148	" Leite Guimarães, herança	35	7
1149	" do Lago Guimarães	5	1
1150	" Monteiro da Silva, menor	58	10
1151	" Octavio de Souza Prates	189	21
1152	" Pereira Barreto, dr.	100	15
1153	" Rodrigues Ferreira	133	18
1154	" de S. Gomes Carneiro	40	8
1155	Luiza de Almeida Leite e Silva	156	20
1156	" de Azevedo Marques Ferreira . . .	21	4
1157	" de Azevedo Salles Pinto	10	2
1158	" Brasilia Moreira Marques.	79	12
1159	" f.ª de E. M. M. Barros e J. M. Barros	21	4
1160	" f.ª de d. Isaura Ferreira Leite . . .	3	0
1161	" Izabel Tindal, menor	26	5
1162	" Maria Nogueira	44	8
1163	" de Moraes Assumpção	213	23
1164	" Pereira Dias	205	22
1165	Luzia Maria da Conceição	100	15
1166	Lula Beatriz Wysard	53	10
1167	Lyceu do Sagrado Coração de Jesus . . .	38	7
1168	Lydia, f.ª de Antonio da Costa Junior . . .	26	5
1169	" f.ª de Julio Conceição	16	3
1170	" f.ª de d. Mariana Prada	27	5
1171	" Maria, f.ª de Carlos D. de Carvalho .	5	1
1172	" Monteiro da Silva	58	10
1173	L. Grumbach & Comp.	56	10
	M		
1174	Madame Henri Paradis, nèe Zelia Roman. .	190	22
1175	" Veuve Bianchi Celestin Georges. .	17	3
1176	" Veuve Picot, nèe Marie A. Tricaud	37	7
1177	Madeleine de Breuilpont	104	15
1178	Madeleine Sage	2	0
1179	Mallet, Frères & Comp.	507	37
1180	Malvina de Barros Leme	42	8
1181	Malvina Honoria, f.ª de d. Maria Honoria .	35	7

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1182	Manuel André Gaspar	350	30
1183	" Candido da Costa	53	10
1184	" Carlos, f.º do dr. Luiz Aranha	115	16
1185	" da Cunha Lobo	10	2
1186	" da Costa Ferreira	4	0
1187	" Feliciano de Castilho	10	2
1188	" Ferreira Santiago	100	15
1189	" f.º de d. Angela dell'Anése	106	15
1190	" f.º de José Manuel da Fonseca	78	12
1191	" f.º de Manuel Duarte de S. Lima	11	2
1192	" Franco do Amaral	106	15
1193	" Garcia da Silva	213	23
1194	" Geraldo Forjaz	364	30
1195	" de Jesus Rodrigues de Castro	7	1
1196	" Joaquim de Albuquerque Lins	150	20
1197	" José de Barros	9	1
1198	" José Ferreira de Carvalho	78	12
1199	" José Gomes, herança	234	24
1200	" Justo	29	5
1201	" Ladislau Loureiro	4	0
1202	" Marques Patarra	250	25
1203	" Martins Filgueira	53	10
1204	" Martins Fiuza	100	15
1205	" de Moraes	302	27
1206	" do Nascimento, f.º de J. P. M. Portella	51	10
1207	" de Paula Leite de Barros	114	16
1208	" Pinto Torres Neves	400	32
1209	" da Rocha, menor	13	2
1210	" Rolemberg Leite de Sampaio, dr.	105	15
1211	" dos Santos Maia	120	17
1212	Manuella de Lacerda Vergueiro	13	2
1213	Marcel Ramandon	6	1
1214	Marcel Weill	37	7
1215	Marcello, f.º de Joaquim de Mendonça Filho	1	0
1216	Marcello Schmidt	16	3
1217	Marcio Pereira Munhós	2	0
1218	Marcos Antonio, f.º de Carlos A. M. de Barros	15	3
1219	Marcos Dolzani Inglez de Souza	16	3
1220	Margarida Cabral de Souza	73	12
1221	" f.º de d. Maria X. de A. Campos	6	1
1222	" Julietta de Azevedo Marques	100	15
1223	" Maria do Espirito Santo	5	1
1224	" Pereira Pinto Calogeras	533	39
1225	" Teixeira Leite Penido	49	9

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1226	Margherita Meneghelli.	53	10
1227	Marguèrite Hutinet	20	4
1228	Maria Adelaide de Alvarenga Toledo . . .	103	15
1229	" Agnodicia Alves Rubião	4	0
1230	" Alves Lima, menor	5	1
1231	" Amelia Cabral de Vasconcellos . . .	75	12
1232	" " da Costa	152	20
1233	" " f.ª do dr. Annibal P. S. M. Chaves	6	1
1234	" " f.ª de A. A. de Souza Rangel	11	2
1235	" " Henriques dos Santos. . . .	100	15
1236	" " Monteiro de Barros	14	2
1237	" Angelica Alves Gomes	5	1
1238	" " de Araujo Cintra	66	11
1239	" " f.ª de José C. Mouth Filho .	13	2
1240	" " de Souza Queiroz de Barros .	24	4
1241	" d'Annunciação Ferreira de Abreu . .	85	13
1242	" Antonietta de Barros, menor	5	1
1243	" Antonietta, f.ª do Visconde de Montbron	5	1
1244	" Antonietta Pinheiro e Prado	6	1
1245	" d'Apparecida Fonseca, menor . . .	126	17
1246	" de Aquino Fonseca	200	22
1247	" Augusta Nogueira	68	11
1248	" Augusta Pacheco Jordão, menor . .	24	4
1249	" Augusta Pinto	4	0
1250	" Augusta da S.ª Pinto	29	5
1251	" Baptista de Oliveira	62	11
1252	" de Barros Serra	20	4
1253	" Beatriz Penteado Prado, menor . . .	25	5
1254	" Benedicta Marques	9	1
1255	" Bulcão Giudice, menor	2	0
1256	" Camara	3	0
1257	" de Campos Mello	500	37
1258	" Candida de Castilho	1	0
1259	" Candida Penteado, menor	58	10
1260	" do Carmo Aranha Rodovalho, menor .	41	8
1261	" " " f.ª de José F. Queiroz Telles	1	0
1262	" " " Gonçalves	12	2
1263	" " " de Moraes Gomide . . .	8	1
1264	" " " de Oliveira	4	0
1265	" " " de Queiroz Aranha, menor	66	11
1266	" " " Rodrigues	22	4
1267	" Catharina, f.ª de Luiz da Silva Prado .	9	1
1268	" Cecilia de Nioac Segesser de Brunnegg	120	17

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1269	Maria Cecilia Rôxo de Souza Rangel . . .	23	4
1270	" Clementina Bueno Bierrembach . . .	44	8
1271	" Clarice de Almeida Prado, menor . .	1	0
1272	" da Conceição Franco de Andrade . .	800	52
1273	" " " f.ª de d. Idal.ª M. A. Pinto	24	4
1274	" " " Gonçalves	26	5
1275	" " " Simões	10	2
1276	" Cornehls, menor	28	5
1277	" das Dores Bueno de Moraes, herança .	500	37
1278	" Dulcelina de Campos Toledo . . .	163	20
1279	" Echer Pereira	16	3
1280	" Elisa Pereira dos Santos	21	4
1281	" Elisabeth Tindal, menor	26	5
1282	" Elvira de Assumpção, menor . . .	28	5
1283	" Emilia Guimarães	120	17
1284	" Emilia dos Santos, menor	22	4
1285	" da Encarnação Brasilia Moreira, menor	112	16
1286	" Engracia Dias Leite	78	12
1287	" Ephigenia Aranha Rodovalho, menor .	41	8
1288	" Eponina Pacheco Rocha	75	12
1289	" Esther Cesar	12	2
1290	" Estefania dos Santos	3	0
1291	" Eufrasia	27	5
1292	" Eugenia, f.ª de C. A. M. de Barros .	30	6
1293	" " f.ª de Cesar Pereira de Souza	2	0
1294	" " M. de Barros, cond.ª de Nioac	415	33
1295	" Fernandes	2	0
1296	" f.ª de Alvaro Macedo Guimarães . .	19	3
1297	" f.ª de Honorio Ferreira Pedrosa . .	67	11
1298	" f.ª de Manuel de Paula L. de Barros .	2	0
1299	" f.ª de d. Virginia de Almeida Godoy .	8	1
1300	" Flora Franco Soares	445	34
1301	" Forster	1	0
1302	" Francellina Ferreira Peake	22	4
1303	" Francisca Forjaz	16	3
1304	" Francisca Pacheco Jordão, menor . .	24	4
1305	" Georgina Regis de Oliveira	53	10
1306	" da Gloria Azevedo	32	6
1307	" " " Ribeiro Marquitos . . .	133	18
1308	" " " Quartim de Moraes . . .	37	7
1309	" Grotta	8	1
1310	" Guimarães da Costa Lopes	24	4
1311	" Helena da Silva Prado, menor . . .	105	15
1312	" Ignacia de Aguiar Horta	26	5

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1313	Maria Ignez, f.ª de João de Lacerda Soares .	30	6
1314	" Izabel, f.ª de João Pinto M. Portella .	51	10
1315	" " Gomide Furtado	40	8
1316	" " Pacheco Jordão, menor . . .	35	7
1317	" Januaria, f.ª de Maria G. Vieira Lessa	9	1
1318	" Joanna de Lacerda	152	20
1319	" José Corrêa da Silva	18	3
1320	" " Honoria Teixeira	33	6
1321	" " Pinto Neves	68	11
1322	" Josephina Collet e Silva	30	6
1323	" Julia Sampaio Luz	6	1
1324	" Junqueira de Almeida, menor . . .	32	6
1325	" de Lara Toledo Piza, menor . . .	42	8
1326	" Leal	6	1
1327	" Leopoldina da Costa Aguiar . . .	12	2
1328	" de Lourdes, f.ª de Francisco A. Ferraz	6	1
1329	" " " de Almeida Lima, menor .	100	15
1330	" " Lemos, menor	4	0
1331	" " Pacheco e Silva, menor . .	20	4
1332	" Lucia, f.ª de V. F. Monteiro de Barros	66	11
1333	" Luiza Alves Leme	80	13
1334	" " de Campos	108	15
1335	" " Flym	53	10
1336	" " Grazan, veuve J. Goetschel . .	35	7
1337	" " de Lara Campos	21	4
1338	" " Leme Navarro	28	5
1339	" " Quirino dos Santos	220	23
1340	" " Villac	2	0
1341	" Luzia Barbosa Aranha.	8	1
1342	" " de Queiroz Aranha	1.000	62
1343	" Magdalena Cabral de Vasconcellos . .	73	12
1344	" Marcolina Monteiro da Silva . . .	90	14
1345	" Martins de Azevedo, menor . . .	14	2
1346	" Monteiro de Barros Portella . . .	3.000	162
1347	" de Moraes, f.ª de José P. de Moraes .	16	3
1348	" Miller	225	23
1349	" do Nascimento R. Jordão, herança . .	25	5
1350	" Nazareth Prado Pacheco e Silva . .	227	23
1351	" Olympia Romeu	30	6
1352	" Osorio Ferreira dos Santos	47	9
1353	" de Paula Ramos Nogueira	2	0
1354	" Rita, f.ª de João Coutinho de Lima .	1	0
1355	" Rita Monteiro de Barros Rôxo . .	100	15
1356	" Rocha, menor	10	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1357	Maria da Rocha Cintra	8	1
1358	" da Rocha Leão	10	2
1359	" Rosa de Assumpção Pinto	320	28
1360	" da Silva Carneiro Fernando	30	6
1361	" S. Michelet	7	1
1362	" Soares, menor	1	0
1363	" Sophia da Silva Prado	533	39
1364	" Stella Penteado Prado, menor . . .	13	2
1365	" Thereza, f.ª de A. Dias Novaes Junior	37	7
1366	" " f.ª de L. A. Mont.° de Barros	16	3
1367	" " f.ª de V. P. Mont.° de Barros	82	13
1368	" " de Jesus Novaes	566	40
1369	" Umbellina Fernandes Vieira	5	1
1370	" Umbellina Santiago Ferreira	9	1
1371	" Vera Rôxo de Carvalho	23	4
1372	" Xavier de Almeida Campos	5	1
1373	" Westim de Vasconcellos	9	1
1374	Mariana Abranches Viotti.	8	1
1375	" Ayrosa Garcia	47	9
1376	" Barbosa	33	6
1377	" f.ª de Francisco de Monlevade . .	1	0
1378	" de Oliveira Soares Proença Bueno .	80	13
1379	Mariano de Siqueira	54	10
1380	Marie Albert Cousin du Perceval	100	15
1381	" Amelie Henriette Barennes	64	11
1382	" Clotilde Grazan	35	7
1383	" Elisabeth Constancau	246	24
1384	" Josephine Meyer	272	26
1385	" Louis E. Henri, vicômte de Cressac .	37	7
1386	" Mineur de La Rochelle	20	4
1387	Marietta, f.ª de João de Lacerda Franco . .	48	9
1388	Marina, f.ª de João Coutinho de Lima . . .	1	0
1389	" f.ª de João Tapié	66	11
1390	" f.ª de Lucas Monteiro de Barros Rôxo	13	2
1391	" Prado de Queiroz Aranha, herança .	283	26
1392	Mario Bulcão Giudice, menor	2	0
1393	" Ferraz de Camargo	105	15
1394	" da Cunha Canto.	21	4
1395	" f.° de João Tapié	66	11
1396	" Moreira de Mendonça, menor . . .	74	12
1397	" de Oliveira Lemos, menor	4	0
1398	" de Oliveira Rôxo	450	35
1399	" Prates da Silva Baptista, menor . .	94	14
1400	Mario da Silva Prado	300	27

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1401	Mary Dulley Lupton	20	4
1402	" H. Fonseca Cotching Speers, menor .	5	1
1403	" Izabel Baggott	4	0
1404	Marquez de Breuilpont	166	20
1405	Marqueza de Itú.	1.053	65
1406	Marquise Michelez de Boyer	26	5
1407	Martinho Burchard, herança	614	43
1408	Martinho, f.° de Martinho da Silva Prado .	22	4
1409	Martha Cecilia, f.ª do conde de Montbron .	42	8
1410	" f.ª de E. Cardoso Negreiros . . .	25	5
1411	" f.ª de Leovigildo da Silva Prado . .	31	6
1412	" Hoff, menor	10	2
1413	Mathias Rodrigues Liberado	53	10
1414	Mathilde Bundschuh	13	2
1415	" f.ª de Cesar Pereira de Souza . .	12	2
1416	" M. da Fonseca, ...	1.000	62
1417	" Mainz	778	51
1418	" Montalbert	102	15
1419	" Roche	36	7
1420	Matthew H. Bush, herança	11	2
1421	Maurice Oppenheim	33	6
1422	Maurice Samuel	33	6
1423	Max Hennet.	41	8
1424	Max J. F. Mundt	185	21
1425	Maximino Mendes da Silva	23	4
1426	Maximiano Ghedine	25	5
1427	Melciades, f.° do dr. Reynaldo Porchat . .	52	10
1428	Mercêdes de Siqueira Mendonça	13	2
1429	Miguel A. Rinaldi	16	3
1430	Miguel Vieira Monteiro	426	33
1431	Militão Nogueira de Carvalho	142	19
1432	Minnie Louise Everett	9	1
1433	Miquelina F. de Campos Camargo . . .	8	1
1434	Moacyr, f.° de Bernardino José Leite . .	6	1
1435	Moacyr, f.° de Joaquim Maynert Kehl . . .	3	0
1436	Moysés Marcondes, dr.	185	21
1437	M. V. Levy Frères & Comp.	9.420	483
	N		
1438	Narciso Belli	53	10
1439	Nathalio, f.° de d. Justiniana R. M. das Flôres	1	0
1440	Nathan Rollmann	106	15

Nnmero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1441	Ney, f.° de Abel de Andrade Villares . . .	42	8
1442	Nestor Eduardo Ferreira	19	3
1443	Nicoláo Tolentino Piratininga	10	2
1444	Nicoláo Vergueiro Le Cocq, dr.	52	10
1445	Noemia Leite da Veiga	6	1
1446	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	63	11
1447	" f.ª de Oduvaldo Pacheco e Silva .	3	0
1448	" da Fonseca	6	1
1449	" de Lara Campos, menor	28	5
	O		
1450	Octacilio Junqueira de Almeida, menor . .	32	6
1451	Octaviano Pacheco Jordão	75	12
1452	Octavio, f.° de Alberto de Mendonça Moreira	1	0
1453	Octavio, f.° de Leovigildo da Silva Prado .	37	7
1454	Odette Pereira Dias	25	5
1455	Odillo, f.° de Joaquim Maynert Kehl . . .	3	0
1456	Olga Clemencia Rheingantz da Porciuncula .	213	23
1457	" f.ª de Arthur Rodrigues	21	4
1458	" f.ª de Joaquim Maynert Kehl	3	0
1459	" de Magalhães Araguaya de Maurade .	106	15
1460	Olindo Chiaffarelli, menor	9	1
1461	Olympia Cardoso Guimarães	2	0
1462	Olympia Porto de Siqueira	2.000	112
1463	Olympio Pinheiro de Lemos, herança . . .	27	5
1464	Ondina, f.ª de Brazilio José Pompeu . . .	3	0
1465	Ondina, f.ª de Lothario Novaes	3	0
1466	Orestes, f.° de Angelo Francischini	5	1
1467	Orosimbo, f.° de Francisco de Almeida Ferraz	6	1
1468	Oscar, f.° de Francisco de Almeida Ferraz .	6	1
1469	Oscar Leite Ribeiro de Faria	30	6
1470	Osorio de Barros Neves	46	9
1471	Oswaldo, f.° de d. Maria Xavier de A. Campos	6	1
1472	Oswaldo, f.° do dr. Reynaldo Porchat . . .	50	10
	P		
1473	Palmyra Bloch	87	13
1474	Paschoal Rotundo	32	6
1475	Paul Eugene Augustin d'Ariste	40	8

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1476	Paul Hildebrand	10	2
1477	" Lefèvre	13	2
1478	Paula von Hugo.	94	14
1479	Paula da Silva Prado	94	14
1480	Paulina Augusta de Barros Campos . . .	318	28
1481	Paulina de Souza Queiroz	127	17
1482	Paulino de Almeida Freire	25	5
1483	" H. de Campos.	108	15
1484	" Pacheco Jordão	75	12
1485	" Xavier de Azevedo Marques . . .	10	2
1486	Paulo, f.º de A. A. Rodrigues Dias . . .	66	11
1487	" f.º de Domingos Roque da Silva . .	188	21
1488	" f.º de d. Idalina Novaes de A. Pinto	24	4
1489	" f.º de Francisco A. de Oliveira e Silva	1	0
1490	" f.º de João de Lacerda Franco . .	26	5
1491	" Fretin, menor	4	0
1492	" Malheiro de Mello, herança . . .	12	2
1493	" Piza de Lara, menor	28	5
1494	" Plinio Barreto, menor	4	0
1495	" da Silva Prado	400	32
1496	Pedro Celidonio Gomes dos Reys, dr. . . .	53	6
1497	" Egydio Rodovalho, menor	41	8
1498	" f.º de Antonio de C. Toledo . . .	172	21
1499	" Gaudino	236	24
1500	" Hannichel Forster	600	42
1501	" Jacob Cremm	7	1
1502	" de Moraes Barros	64	11
1503	" Mercadante	5	1
1504	" Nespoli	3	0
1505	" Peixoto de Abreu Lima, monsenhor .	65	11
1506	" de Souza Barros	6	1
1507	Percy William Crewe	1	0
1508	Persano Pacheco e Silva	152	20
1509	Pierre Edouard de Calmels Puntis . . .	225	23
1510	" Joseph Gabriel Gisard	106	15
1511	" Poey	27	5
1512	Philip Hammond	33	6
1513	Placido Pinto Ribeiro	300	27
1514	Plinio, f.º de Justiniano W. de Oliveira . .	9	1
1515	Plinio da Silva Prado	5	1
1516	Polidoro Pinto de Carvalho	10	2
1517	Priscilla, f.ª de Thomaz Gomes Viegas . .	10	2
1518	Prudente de Moraes Filho	80	13
1519	Pulcheria de Araujo Cintra	68	11

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	Q		
1520	Quiteria Luiza de Souza	29	5
1521	Quintino, f.° de E. Cardoso de Negreiros .	24	4
	R		
1522	Rachel Cesarino, f.° de Hilario Cesarino .	5	1
1523	Raphael de Abreu Sampaio	350	30
1524	" Augusto de Souza Campos . . .	101	15
1525	" Biltz	106	15
1526	" de Souza Passalacqua, menor . .	50	10
1527	" Tobias de Oliveira	156	20
1528	Raul, f.° de Alberto de M. Moreira . . .	1	0
1529	" f.° de E. Cardoso de Negreiros . . .	119	16
1530	" Ortiz Monteiro	50	10
1531	" Soares de Moura	58	10
1532	Raymundo Ferreira dos Santos	42	8
1533	Recolhimento de N. S. da Luz	533	39
1534	Regina de Oliveira Coutinho, menor . . .	3	0
1535	Renato de Andrade Maia	10	2
1536	" f.° de E. Cardoso de Negreiros . .	140	19
1537	" f.° de Francisco G. Guimarães . . .	16	3
1538	" f.° de Joaquim Maynert Kehl . . .	3	0
1539	Renée, f.° do Visconde de Montbron . . .	32	6
1540	Ricardo, f.° de Alberto Lion	2	0
1541	Ricardo, f.° de Carlos de Andrade Villares .	63	11
1542	Richard Thomaz Bowly	446	34
1543	Richard W. Gray, menor	2	0
1544	Ridolfo J. Giusti	32	6
1545	Rinaldo Bulcão Giudice, menor	2	0
1546	Rita de Cassia Aranha Rodovalho, menor .	41	8
1547	Rita de Cassia Penteado, menor	71	12
1548	Roberto Hoff, menor	10	2
1549	" Schwenger	362	30
1550	" W. Sloan	10	2
1551	Rodolpho de Barros	2	0
1552	" Brenne	533	39
1553	" H. Richter	100	15
1554	Rodrigo Soares	116	16
1555	Roger, f.° do Conde de Legge	50	10
1556	Rogerio Fajardo, dr.	60	11
1557	Roland O.' Neill Addison.	50	10
1558	Rosa Adelaide Aranha	14	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1559	Rosa Cardoso	44	8
1560	" do Coração de Maria, menor . . .	26	5
1561	" Umbelhard Lemgruber	157	20
1562	Rosina Albano, menor	65	11
1563	Ruben de Paula Faro, menor	41	8
1564	Rudolfo O. Kesselring	43	8
1565	Ruth, f.ª de Juvenal Corrêa de Mello . . .	2	0
1566	Ruy de Mendonça, menor	6	1
1567	Ruy Sodré, menor	4	0
1568	Ruysdael de Freitas Lima	50	10
1569	Robert A. W. Sloan	15	3
	S		
1570	Sabino Machado	18	3
1571	Salomon Pompé	93	14
1572	Salvador Augusto de Queiroz Telles . . .	39	7
1573	Santa Casa de Misericordia de Campinas .	277	26
1574	" " " " " Rio Claro .	151	20
1575	" " " " " São Paulo.	433	34
1576	" " " " " Itú . . .	278	26
1577	São Paulo Club	180	21
1578	Sebastiana da Luz Quartim	120	17
1579	" Serra Penteado, menor	51	10
1580	" de Souza Queiroz Lacerda . . .	200	22
1581	Sebastião de Campos Cintra	27	5
1582	Sebastião Carlos Duarte	10	2
1583	Serafina Camara	3	0
1584	Serafino Sarti	128	17
1585	Servilio de Abreu Soares	15	3
1586	Silvana de Andrade Ribeiro	2	0
1587	Silverio Augusto de Arruda	6	1
1588	Silvestre Candido Ribeiro	33	6
1589	Simão Bolivar de Queiroz Aranha	66	11
1590	Simon Nathan	200	22
1591	Simon Netter	225	23
1592	Simone de Moras, menor	9	1
1593	Sociedade de Benef.ª dos Empr.ºˢ da C. Paul.ª	54	10
1594	" de Instr.º Popular e Benef.ª de Itú	67	11
1595	" Maçonica "Loja Cap. Piratininga"	37	7
1596	" Protectora dos Portug. Desvalidos	70	12
1597	" Portugueza de Benef.ª de Campinas	242	24
1598	" Portugueza de Benef.ª de S. Paulo	363	30

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
1599	Societá Italiana di Beneficenza per l'Ospedale Umberto I	5	1
1600	Societé Française 14 Juillet de Bienfaisance et Secours Mutuels	29	5
1601	Solange, f.ª do Visconde de La Tour . . .	27	5
1602	Sophia Fialho	70	12
1603	" f.ª de Carlos de Andrade Villares .	63	11
1604	" Guimarães Lima	24	4
1605	" Rufina de Oliveira e Silva	128	17
1606	" da Silva Leitão	2	0
1607	" Schorcht	31	6
1608	Sophie Izaure Marguerite Delamain . . .	12	2
1609	Stefano Pessa	42	8
1610	Stella, f.ª de Abel de Andrade Villares . .	26	5
1611	Stella, f.ª de Hyppolito P. Alves de Araujo .	30	6
1612	Sybilla Bausch	80	13
1613	Sylvia de Campos Toledo, menor	160	20
1614	" f.ª de Francisco de Almeida Ferraz .	6	1
1615	" f.ª de H. B. Pimenta Bueno . . .	11	2
1616	" da Cunha Canto	21	4
1617	" Ladeira Marques	16	3
1618	" Monteiro de Barros Brotero . . .	6	1
1619	Sylvio Alvares Penteado	50	10
1620	" de Lara Campos, menor	21	4
1621	" de Toledo Piza, menor	11	2
	T		
1622	Theodora de Souza Leite	6	1
1623	Theodoro Antunes Maciel.	55	10
1624	Theophilo Ferreira de Almeida	1	0
1625	Theotonio de Lara Campos Netto, menor .	21	4
1626	" de Lara Toledo Piza, menor . .	42	8
1627	" Piza de Lara, menor	28	5
1628	Thereza da Cunha Salles	73	12
1629	" Forster	1	0
1630	" de Jesus Trindade, menor . . .	4	0
1631	" Maria de Lima	6	1
1632	" de Moraes. f.ª de José P. de Moraes	11	2
1633	" de Paula Novaes	67	11
1634	" do Val	270	26
1635	Thomaz Dias Leite	61	11
1636	Thomaz Vitta	216	23
1637	Tito Pacheco	10	2

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	U		
1638	Umbellina Cabral de Vasconcellos	23	4
	V		
1639	Valentim Tobias de Oliveira	102	15
1640	Valentina Pompeu do Amaral	12	2
1641	Valeriana dos Santos Bomfim	60	11
1642	Vasco Pinto Bandeira	27	5
1643	Veuve Bariquand, nèe Julie Josephine Tricot	107	15
1644	" Lazard Bloch	147	19
1645	" Lucie Bernhein	32	6
1646	" Myrthel Levy	30	6
1647	Vicente Melillo	24	4
1648	" Paulo Monteiro de Barros . . .	2.500	137
1649	" Rodrigues Penteado	71	12
1650	" Teixeira Marques	149	19
1651	Vicômte Charles de Saint Marsault . . .	156	20
1652	Vicômte Jean de Montbron	69	11
1653	Vicômtesse de Moras	76	12
1654	Victor Augusto Pereira Sodré	29	5
1655	" Martins de Almeida	133	18
1656	" Monteiro de Barros	100	15
1657	" de Souza Meirelles	106	15
1658	Victoria Christi	16	3
1659	Victoria Pinto Serva	143	19
1660	Virgilio Antonio de Brito	106	15
1661	" Luiz Ferreira	100	15
1662	" Rodrigues Alves	500	37
1663	Virginia de Assis Pacheco	50	10
1664	Visconde de La Tour	669	45
1665	Visconde de Nova Granada	1.510	88
1666	Viscondessa d'Elberne	11	2
1667	" de La Tour	570	41
1668	" de Montbron	2.133	119
1669	" de Nova Granada	177	21
1670	Vitaliano de Almeida Prado	18	3
	X		
1671	Xavier de La Tour	30	6

Numero de ordem	NOMES	Numero de acções	Numero de votos
	W		
1672	Waldomiro Simões, menor	3	0
1673	Washington, f.º de L. L. Guimarães . . .	36	7
1674	Wilhelmina Gompertz	150	20
1675	Wilhelm Lorentz	125	17
1676	William Collier	200	22
1677	" H. Booth	99	14
1678	" Nielsen	68	11
1679	" Snape, herança	55	10
1680	Wladimir, f.º de Joaquim Maynert Kehl . .	3	0
1681	Worms & Irmãos	11	2
	Z		
1682	Zuleika, f.ª de Joaquim Pereira	2	0
1683	Zulmira Bemvinda da Costa Carvalho . .	125	17
1684	Zulmira de Oliveira Barros	12	2
		400.000	

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

I

Extensão em trafego

Em 31 de Dezembro de 1912 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro tinha em trafego a extensão total de 1.150,kms.876, assim distribuidos:

Linhas de 1m,60 . . .	279kms.570	
» » 1m,00 . . .	830kms.438	
» » 0m,60 . . .	40kms.868	1.150kms.876

O numero de estações e postos telegraphicos servindo aos 1.150,kms.876 era de 131, incluindo a Agencia Telegraphica na Capital do Estado, séde da Companhia.

II

Contabilidade

1.° — Conta de Capital

Durante o anno de 1912 a Inspectoria Geral escripturou em conta de Capital a quantia de 5.865:071$397 assim discriminada:

Linhas de 1m,60 e 0m,60

Locomoção	2.009:027$188	
Linha e Edificios . .	1.257:167$758	3.266:194$946

Linhas de 1m,00 — Secção Rio Claro

Locomoção	1.539:614$610	
Linha e Edificios . .	1.059:261$841	2.598:876$451

Essas diversas importancias serão detalhadas nos respectivos Capitulos do presente relatorio.

2.° — Movimento financeiro em geral

Tendo sido a receita geral de . . .	30.957:439$941
e a despesa de	14.364:717$748
A renda liquida em 1912 foi de . . .	16.592:722$193

A relação da despesa para a receita é de 46,42 % tendo sido em 1911 de 43,89 %.

O quadro seguinte mostra a renda liquida da Companhia desde 1872, data da abertura do trafego no primeiro trecho da linha.

Annos	Renda liquida
1872	124:886$716
1873	390:639$915
1874	474:658$483
1875	524:054$016
1876	641:540$242
1877	974:679$864
1878	1.508:451$790
1879	1.550:138$951
1880	1.313:378$103
1881	1.636:650$011
1882	1.961:981$374
1883	1.620:717$349
1884	1.318:371$558
1885	1.657:151$436
1886	1.711:288$585
1887	1.665:402$245
1888	2.215:663$695
1889	2.741:282$081
1890	3.484:385$534
1891	3.988:245$538
1892	4.307:382$615
1893	4.050:491$578
1894	8.329:442$159
1895	10.561:761$667
1896	10.449:210$110
1897	12.329:066$910
1898	10.471:000$980
1899	11.914:107$323
1900	12.939:589$419
1901	17.396:831$199
1902	13.669:483$875
1903	10.530:552$202
1904	9.018:518$223
1905	9.722:849$262
1906	18.450:335$294
1907	14.534:422$699
1908	12.247:441$964
1909	14.640:003$565
1910	12.567:685$955
1911	15.223:923$884
1912	16.592:722$193

O quadro synoptico, intercalado entre as paginas 4 e 5, dá a conhecer a formação e distribuição da renda liquida da Companhia, nos diversos annos, desde 1872.

O movimento financeiro do trafego, nas linhas ferreas da Companhia, em 1912, foi:

Receita	30.562:447$291
Despesa	13.662:534$097
Saldo	16.899:913$194

Relação da despesa para a receita 44,70 %

Quadro synoptico do trafego e do movimento financeiro da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, desde o seu começo até 31 de Dezembro de 1912

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego: nas vias ferreas	Extensão kilometrica média em trafego: na via fluvial	Numero de passageiros transportados nas vias ferreas e fluvial	Numero de toneladas transportadas: de café	Numero de toneladas transportadas: de outras mercadorias	Numero de toneladas transportadas: TOTAL	Valor em 31 de Dezembro: Do custo das linhas e suas dependencias	Valor em 31 de Dezembro: do capital em acções, realisado
1872	38		33.531			26.150	4.161:158$498	[4]) 4.000:000$000
1873	45		56.212			54.968	4.202:196$884	4.200:000$000
1874	45		76.402			67.522	5.918:534$876	6.450:000$000
1875	58		96.614			76.362	8.310:395$909	8.343:130$000
1876	106		156.952			84.137	10.241:719$893	9.418:800$000
1877	155		159.706			75.600	12.723:419$703	11.682:800$000
1878	185		157.944			93.843	13.704:964$859	11.910:400$000
1879	204		165.503			95.336	14.420:198$863	12.138:400$000
1880	224		178.373			99.198	15.159:043$394	12.214:800$000
1881	228		177.283	64.270	58.208	122.478	15.722:869$510	12.703:100$000
1882	243		166.774	71.133	61.895	133.028	16.121:115$958	12.915:200$000
1883	243		161.539	95.541	64.580	160.121	16.504:104$476	12.936:100$000
1884	243		165.839	87.842	66.926	154.768	16.221:803$661	13.005:200$000
1885	243	43	184.837	97.977	77.301	175.278	16.660:905$209	16.572:061$160
1886	244	92	197.790	93.984	82.681	176.665	17.151:864$035	16.793:125$080
1887	250	200	231.850	73.451	101.970	175.421	17.538:232$887	17.243:279$080
1888	250	200	298.596	86.753	132.733	212.486	18.022:199$854	17.243:550$000
1889	250	200	319.401	124.832	133.847	258.679	18.446:244$821	18.070:500$000
1890	250	200	348.150	132.764	168.093	300.857	19.487:116$239	19.168:180$000
1891	292	200	543.579	157.678	209.763	367.441	[1]) 23.370:515$638	24.976:690$000
1892	667	200	809.040	173.718	238.696	412.414	[2]) 53.094:142$021	32.955:160$000
1893	731	200	1.179.245	121.259	285.866	407.125	60.830:782$316	38.285:140$000
1894	776	200	1.100.396	159.585	298.707	458.292	63.528:921$549	38.804:360$000
1895	791	200	1.372.035	175.693	380.998	556.691	66.774:775$375	44.043:040$000
1896	791	200	1.372.398	224.261	441.494	665.755	77.067:073$503	50.739:440$000
1897	791	200	1.422.141	284.370	406.275	690.645	84.904:161$740	59.461:560$000
1898	791	200	1.248.503	264.191	375.971	640.162	87.700:816$768	59.933:320$000
1899	807	200	1.060.465	309.822	350.906	660.728	89.181:080$795	59.960:800$000
1900	807	200	1.052.900	338.453	338.359	676.812	90.287:413$372	60.000:000$000
1901	823	200	1.101.779	505.430	378.562	883.992	93.627:358$486	67:047:520$000
1902	864	200	1.038.639	436.198	396.600	832.798	99.705:445$116	69.671:000$000
1903	979	66	939.886 1/2	382.863	366.285	749.148	104.367:807$046	72.300:640$000
1904	1.030	—	913.772 1/2	365.803	367.719	733.522	106.819:368$266	74.981:100$000
1905	1.055	—	949.794 1/2	356.396	369.004	725.400	107.438:667$504	74.996:920$000
1906	1.057	—	977.029	590.797	392 845	983.642	108.188:366$627	74.999:860$000
1907	1.058	—	1.117.827 1/2	527.107	448.676	975.783	108.319:525$723	80.000:000$000
1908	1.058	—	1.084.081 1/2	474.083	485.659	959.742	109.732:900$832	80.000:000$000
1909	1.085	—	1.127.868	629.648	491.618	1.121.266	111.250:999$200	80.000:000$000
1910	1.151	—	1.245.752	437.237	613.256	1.050.493	114.830:792$297	80.000:000$000
1911	1.151	—	1.522.533	489.668	707.054	1.196.722	117.850:371$971	80.000:000$000
1912	1.151	—	2.057.318	479.452	935.687	1.415.139	[3]) 123.899:170$778	80.000:000$000

ANNOS	Valor em 31 de Dezembro: do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	do capital fixado e approvado pelo Governo para o trecho de concessão federal da linha Rio Claro [11])	do fundo de reserva	do fundo de pensões	do fundo de auxilio a diversas companhias	do fundo applicado em obras novas e augmento de material rodante	do custo da amortização da linha Rio Claro
1872	£	£	£					
1873								
1874				37:800$660				
1875				66:537$620				
1876				96:651$718				
1877				128:046$120				
1878	[5]) 150.000			178:257$770				
1879	148.500			228:717$260				
1880	146.900			268:989$060				
1881	145.200			343:699$588				
1882	143.400			459:386$089				
1883	141.500			550:803$092				
1884	139.400			698:897$176				
1885	137.200			754:906$803				
1886	134.800			923:022$052				
1887	132.300			1.012:490$916				
1888	129.600			1.075:317$741				
1889	126.700			1.127:945$619				
1890	123.600			1.127:876$319				
1891	120.300			417:371$726				
1892	116.700	2.750.000		470:273$117				
1893	112.900	2.750.000		513:969$892				
1894	108.800	2.750.000		566:134$892				
1895	104.400	2.750.000		1.043:158$399				
1896	99.700	2.750.000		1.903:381$102				
1897	[6]) 94.700	2.722.500		2.387:984$762				
1898		2.693.600		76:067$872				
1899		2.663.300		76:067$872				
1900		2.631.500		100:000$000				
1901		2.598.100	1.528.125- 0- 0	200:000$000				372:966$652
1902		2.563.000	1.544.361- 0- 0	550:000$000				2.262:559$792
1903		2 526.200	1.564.990- 0- 0	650:000$000				4.149:242$339
1904		2.487.500	1.602.376- 2-11	700:000$000				5.196:317$185
1905		2.446.900	1.606.528- 2-11	750:000$000				5.246:317$185
1906		2.404.200	1.606.528- 2-11	800:000$000				6.246:317$185
1907		2.359.400	1.606.528- 2-11	2.000:000$000			1.413:347$380	8.353:285$785
1908		2.312.400	1.615.853- 8- 5	2.200:000$000			2.783:347$380	9.059:019$675
1909		2.263.000	1.615.853- 8- 5	2.400:000$000	500:000$000		3.783:347$380	9.813:326$725
1910		2.211.100	1.615.853- 8- 5	2.600:000$000	700:000$000		5.000:000$000	10.608:560$115
1911		2.156.700	1.647.402.17- 1	2.800:000$000	1.000:000$000		8.000:000$000	11.430:614$045
1912		2.099.500	[12]) 1.810.249-13- 2	3.200:000$000	1.100:000$000	400:000$000	13.897:728$626	13.096:555$165

ANNOS	RECEITA	DESPESA	Formação da Renda liquida a distribuir: SALDO	Importancia recebida do Governo de S. Paulo em virtude de garantia de juros	Importancias que passaram do anno anterior	Dividendo de parte das acções do fundo de reserva	Importancia deduzida da destinada no anno anterior para amortisação da divida da Companhia	Importancias retiradas do fundo de reserva	Importancias provenientes da liquidação de emprestimos feitos a varias Companhias	TOTAL
1872	311:404$143	186:262$224	125:141$919	155:113$284						280:255$203
1873	650:463$069	259:823$154	390:639$915		255$203					390:895$118
1874	758:169$207	283:510$724	474:658$483		22:895$118					497:553$601
1875	889:414$782	365:360$766	524:054$016		9:424$992					533:479$008
1876	1.126:189$760	484:649$218	641:540$542		9:534$548					651:075$090
1877	1.541:836$645	567:156$781	974:679$864		8:640$451					[8]) 983:320$315
1878	2.095:525$850	687:074$060	1.508:451$790		12:754$611					1.521:206$401
1879	2.297:935$790	747:796$839	1.550:138$951		18:421$722					1.568:560$673
1880	2.085:239$370	771:861$267	1.313:378$103		14:819$973	6:760$371				1.342:316$117
1881	2.514:466$920	877:816$909	1.636:650$011		5:388$166		38:820$833			1.680:859$010
1882	2.880:373$995	918:392$621	1.961:981$374		4:295$533					1.966:276$907
1883	2.739:948$200	1.119:230$851	1.620:717$349		4:084$913			39:238$732		1.664:040$994
1884	2.586:301$750	1.267:930$192	1.318:371$558		8:047$922			26:505$975		1.352:925$455
1885	2.812:352$950	1.155:201$514	1.657:151$436		5:214$191					1.662:365$627
1886	2.977:410$510	1.266:121$925	1.711:288$585		5:498$882					1.716:787$467
1887	2.922:222$693	1.256:820$448	1.665:402$245		4:399$123					1.669:801$368
1888	3.577:121$476	1.361:457$781	2.215:663$695		3:596$703					2.219:260$398
1889	4.487:396$469	1.746:114$388	2.741:282$081		821$870					2.742:103$951
1890	5.082:383$149	1.597:997$615	3.484:385$534		67:223$051					3.551:608$585
1891	6.499:157$909	2.510:912$371	3.988:245$538							3.988:245$538
1892	9.227:635$144	4.920:252$529	4.307:382$615							4.307:382$615
1893	10.230:964$064	6.180:472$486	4.050:491$578							4.050:491$578
1894	13.930:608$544	5.601:166$385	8.329:442$159		380:292$828					8.709:734$987
1895	17.383:811$641	6.822:049$974	10.561:761$667							10.561:761$667
1896	19.693:127$477	9.193:917$367	10.499:210$110							10.449:210$110
1897	22.223:833$853	9.894:766$943	12.329:066$910							12.329:066$910
1898	20.541:985$830	10.070:984$850	10.471:000$980		1.000:000$000			2.800:000$000		14.271:000$980
1899	21.224:577$150	9.310:469$827	11.914:107$323		8:117$071					11.922:224$394
1900	22.071:945$269	9.132:355$850	12.939:589$419		656:188$213					13.595:777$632
1901	27.293:917$132	9.897:085$933	17.396:831$199		2.624:433$855					20.021:265$054
1902	24.972:799$117	11.303:315$242	14.669:483$875		4.489:102$050					18.158:585$925
1903	20.101:754$102	9.571:201$900	10.530:552$202		4.017:888$088					14.548:440$290
1904	18.259:883$130	9.241:364$907	9.018:518$223		3.021:920$281					12.040:438$504
1905	18.421:280$525	8.698:431$263	9.722:849$262		3.009:320$501					12.732:169$763
1906	27 110:074$320	8.659:739$026	18.450:335$294		3.020:970$241					21.471:305$535
1907	24.861:763$568	10.327:340$869	14.534:422$699		1.580:083$921					16.114:506$620
1908	22.664:421$802	10.416:979$838	12.247:441$964		3.160:746$380					15.408:188$344
1909	27.111:851$729	12.471:848$164	14.640:003$565		3.002:577$014					17.642:580$579
1910	23.072:010$089	10.504:324$134	12.567:685$955		5.021:179$859					17.588:865$814
1911	27.135:300$222	11.911:376$333	15.223:923$884		4.986:930$394					20.210:854$278
1912	30.957:439$941	14 364:717$748	16.592:722$193		4.455:510$448				148:000$000	21.196:232$641

(Na coluna "Importancia recebida do Governo de S. Paulo em virtude de garantia de juros":) Em 28 de abril de 1870 foi effectuado o primeiro pagamento, na importancia de 8:941$400 e a 7 de fevereiro de 1873 o ultimo na de 15:113$284 relativo ao segundo semestre de 1872. A importancia total recebida no periodo de 1870 a 1873 foi de 386:285$985.
E' digno de nota o facto de só haver sido paga pelo Governo a garantia de juros de 7 % ao anno sobre o capital da Companhia durante o periodo da construcção e no primeiro anno da linha em trafego.

ANNOS	Distribuição da Renda liquida — Dividendos: Importancia distribuida	Dividendos: Quota por acção	Dividendos: Relação por %	Fundo de reserva	Importancias pagas ao Governo de S. Paulo como restituição da garantia de juros	Saldo do trecho de Campinas a Rio Claro distribuido pelos respectivos accionistas	Importancias destinadas a juros, descontos e amortização da divida fluctuante da Companhia	Amortisação do custo da Estrada do Rio Claro	Imposto de dividendo	Imposto de capital
1872	([7]) 280:000$000	11$200	7,00							
1873	344:000$000	13$760	8,57	24:000$000						
1874	437:000$000	17$480	10,30	25:500$000	25:628$609					
1875	430:000$000	17$200	10,11	25:500$000	30:609$554	37:834$906				
1876	403:750$000	16$150	9,50	25:500$000	4:003$713	209:056$639				
1877	695:837$150	15$330	8,23	29:250$000	47:306$917	126:949$980	73:995$835			
1878	1.116:188$920	18$070	9,03	33:000$000	73:647$679	[9])	279:948$080			
1879	1.150:248$720	18$780	9,39	46:500$000	74:192$040		252:624$743			
1880	983:672$000	16$000	8,00	64:438$728			163:466$763			
1881	1.107:675$600	18$400	9,20	117:546$634	130:897$473		188:949$840			
1882	1.495:739$880	23$980	12,00	111:463$674	Total pago 386:285$985		216:985$890			
1883	1.273:166$000	20$000	10,00	121:881$342			124:196$630			
1884	1.189:975$800	18$300	9,15	16:366$604						
1885	1.491:335$000	22$500	11,25	9:169$965						
1886	1.552:680$000	19$000	9,50	12:230$404						
1887	1.528:164$000	18$700	9,35	8:294$982						
1888	2.095:146$000	24$300	12,15	10:340$381						
1889	2.568:499$600	29$900	14,95							
1890	3.408:156$200	37$000	18,50	16:696$527						
1891	3.779:330$000	33$000	16,50	30:521$391						
1892	2.428:000$000	16$000	8,00	20:257$435						
1893	678:000$000	4$000	2,00	30:000$000						
1894	4.680.000$000	24$000	12,00	455:153$507						
1895	6.318:959$400	30$000	15,00	819:804$803						
1896	5.637:134$500	24$000	12,00	476:295$060						
1897	6.000:000$000	20$000	10,00	471:643$110						
1898	4.500:000$000	15$000	7,50				[10]) 332:675$444		[10]) 180:000$000	
1899	6.000:000$000	20$000	10,00	23:932$128			689:977$473		210:000$000	
1900	6.000:000$000	20$000	10,00	100:000$000			633:532$045	372:966$652	210:000$000	
1901	8.045:702$400	24$000	12,00	300:000$000			6:214$000	1.889:593$140	281:599$584	
1902	8.360:894$400	24$000	12,00	100:000$000				1.886:682$547	292:631$300	
1903	7.232:180$000	20$000	10,00	100:000$000			67:255$683	1.047:074$846	253:126$300	
1904	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000			219:022$623	50:000$000	174:000$000	
1905	6.000:000$000	16$000	8,00	50:000$000			317:787$812	1.000:000$000	150:000$000	150:000$000
1906	9.000:000$000	24$000	12,00	1.200:000$000			190:313$800	2.106:968$600	225:000$000	150:000$000
1907	7.750:000$000	20$000	10,00	200:000$000				705:733$890	193:750$000	
1908	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000				754:307$050	200:000$000	
1909	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000				795:233$390	200:000$000	
1910	8.000:000$000	20$000	10,00	200:000$000				822:053$930	200:000$000	
1911	9.600:000$000	24$000	12,00	200:000$000				793:882$760	240:000$000	
1912	9.600:000$000	24$000	12,00	200:000$000				872:058$360	240:000$000	

ANNOS	Juros e amortisação do emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878	Juros do emprestimo de £ 2.750.000 contrahido em Londres em 1892 para acquisição da linha Rio Claro	Abatimento no custo da Via Fluvial	Abatimento nos preços de compra das linhas Descalvadense e Santa Rita e extincção da conta da linha para S. Sebastião	Importancia levada á conta de capital	Para o fundo de emprestimos a diversas Companhias	Para o fundo de obras novas e augmento de material rodante	Para o fundo de pensões	Importancias que passam para o anno seguinte	TOTAL	Despendido com a amortisação do emprestimo de £ 2.750.000 levantado em Londres en 1892 para acquisição da linha Rio Claro
1872									255$203	288:255$203	
1873									22:895$118	390:895$118	
1874									9:424$992	497:553$601	
1875									9:534$548	533:479$008	
1876									8:640$451	651:075$090	
1877									12:754$611	986:094$493	
1878									18:421$722	1.521:206$401	
1879	22:818$517								22:177$653	1.568:560$673	
1880	125:350$460								5:388$166	1.342:316$117	
1881	131:493$930								4:295$533	1.680:859$010	
1882	138:003$550								4:084$913	1.966:276$907	
1883	136:749$100								8:047$922	1.664:040$994	
1884	141:368$860								5:214$191	1.352:925$455	
1885	156:361$780								5:498$882	1.662:365$627	
1886	147:477$940								4:399$123	1.716:787$467	
1887	129:745$683								3:596$703	1.669:801$368	
1888	112:952$147								821$870	2.219:260$398	
1889	106:381$300								67:223$051	2.742:103$951	
1890	126:755$858									3.551:608$585	
1891	178:394$147									3.988:245$538	
1892	271:570$480	1.587:554$700								4.307:382$615	
1893	233:519$080	2.728:679$670							380:292$828	4.050:491$578	
1894	309:724$480	3.264:857$000								8.709:734$987	
1895	281:390$667	3.141:606$797								10.561:761$667	
1896	355:774$170	4.030:006$380								10.449:210$110	
1897	377:886$460	4.479:537$340							1.000:000$000	12.329:066$910	867:639$270
1898	4.055:167$079	5.195:041$386							8:117$071	14.271:000$980	1.052:041$635
1899		4.342:126$580							657:188$213	11.922:224$394	1.021:442$410
1900		3.654:845$080							2.624:433$855	13.595:777$632	994:966$060
1901		3.088:483$860	1.000:000$000	920:569$420					4.489:102$050	20.021:265$054	785:898$470
1902		2.600:489$590	900:000$000						4.017:888$088	18.158:585$925	705:109$220
1903		2.626:883$180	200:000$000						3.021:920$281	14.548:440$290	769:220$120
1904		2.538:095$380							3.009:320$501	12.040:438$504	783:116$840
1905		2.043:411$710							3.020:970$241	12.732:169$763	726:483$670
1906		1.803:570$740	215:368$474		5.000:000$000				1.580:083$921	21.471:305$535	647:368$090
1907		1.890:928$970				800:000$000	1.413:347$360		3.160:746$380	16.114:506$620	705:733$890
1908		1.881:304$280					1.370:000$000		3.002:577$014	15.408:188$344	754:307$050
1909		1.846:167$330	80:000$000				1.000:000$000	500:000$000	5.021:179$859	17.642:580$579	795:233$390
1910		1.735:228$870				228:000$000	1.216:652$620	200:000$000	4.986:930$394	17.588:865$814	822:053$930
1911		1.621:461$070					3.000:000$000	300:000$000	4.455:510$448	20.210:854$278	793:882$760
1912		1.619:603$740					5.897:728$626	100:000$000	2.666:841$915	21.196:232$641	872:058$360

[1]) Foram adquiridos os ramaes Descalvadense e de Santa Rita, pelos preços de 294:390$130 e 879:487$677 que em 1901 soffreram os abatimentos de 80:000$000 e 454:200$000, em que tinham sido arbitradas as respectivas concessões nas escripturas de compra.
[2]) Foram adquiridas as linhas da secção Rio Claro, pela importancia de 26.401:509$634, computando ao cambio par o valor de £ 2.750.000, em debentures dadas em pagamento.
[3]) Computando ao cambio par a quota do emprestimo de 1892 no valor de £ 2.099.500, que ainda não foi amortisado.
[4]) O capital realisado em 31 de dezembro de 1869 era de 250:000$000; em 31 de dezembro de 1870 era de 1.730:180$000 e em 31 de dezembro de 1871 era de 3.966:350$000.
[5]) A passagem em 1878 dessas £ 150.000 de Londres para S. Paulo produziu 1.668:907$387.
[6]) A remessa em 1898 dessas £ 94.700 de S. Paulo para Londres custou 3.763:823$090.
[7]) Essa importancia distribuida de 280:000$000 corresponde aos 6.º e 7.º dividendos, ambos de 5$600 por acção, relativos aos 1.º e 2.º semestres do anno de 1872. Os cinco dividendos anteriores foram pagos nas seguintes datas:

em junho	de 1870 o 1.º dividendo de	$607 por acção correspondente aos dois semestres de 1869.			
em agosto	„ 1870 o 2.º	„ „ $450 „ „	„	ao 1.º semestre	„ 1870.
em fevereiro	„ 1871 o 3.º	„ „ 1$230 „ „	„	ao 2.º „	„ 1870.
em agosto	„ 1871 o 4.º	„ „ 2$740 „ „	„	ao 1.º „	„ 1871.
em fevereiro	„ 1872 o 5.º	„ „ 4$580 „ „	„	ao 2.º „	„ 1871.

Todos esses dividendos que correspondem mais ou menos á razão de 7 % ao anno sobre o capital realisado, foram pagos com o producto da garantia recebida do Governo e dos juros vencidos nos bancos onde eram depositados os dinheiros provenientes das chamadas de capital.
[8]) Para ter o total da renda liquida a distribuir, relativa ao trecho de Jundiahy a Campinas e Campinas a Rio Claro, é preciso reunir a essa importancia de 983:320$315 a somma de 2:774$178 de deficit verificado no trafego do ramal de Mogy-Guassú.
[9]) No segundo semestre de 1877 fez-se a fusão dos interesses da linha de Jundiahy a Campinas com os da de Campinas a Rio Claro e ramal de Mogy-Guassú.
[10]) Até 1897 estão incluidas na despesa as verbas de juros e descontos e imposto de dividendo.
[11]) De accordo com o disposto na clausula VII do Decreto n. 4057 de 24 de junho de 1901, está incluido o valor do stock de materiaes existentes no almoxarifado na importancia de £ 28.125.
[12]) De accordo com o Decreto n. 9916 de 7 de dezembro de 1912, e não comprehende as despesas feitas durante o anno de 1912, na importancia de £ 142.741-4-10 que ainda não foram approvadas pelo Governo.

OBSERVAÇÕES

Bitola de 1m,60

Em 30 de janeiro de 1868 foi eleita a directoria provisoria para gerir os negocios da Companhia até sua definitiva incorporação. A 7 de março de 1869 foi pelos accionistas eleita a primeira directoria da Companhia composta dos Srs. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho, Dr. Martinho da Silva Prado, Desembargador Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Dr. Ignacio Wallace da Gama Cockrane e Senador Francisco Antonio de Souza Queiroz. Em março de 1869 foi chamada a primeira entrada de capital no valor de 250 contos, correspondente a 5 % sobre o capital da Companhia que era de 5 mil contos. Em 31 de março de 1872 inaugurou-se o trafego no trecho de Jundiahy a Vallinhos e em 11 de agosto do mesmo anno a estação de Campinas. Em 27 de agosto de 1875 inauguraram-se Bôa Vista, Rebouças e Santa Barbara, hoje Villa Americana. Em 30 de junho de 1876 inauguraram-se Tatú e Limeira. Em 11 de agosto de 1876 inauguraram-se Cordeiro e Rio Claro. Em 10 de abril de 1877 inaugurou-se Araras. Em 30 de setembro de 1877 inauguraram-se Guabiroba e Leme. Em 24 de outubro de 1878 inaugurou-se Pirassununga. Em 15 de janeiro de 1880 inaugurou-se Porto Ferreira. Em 7 de novembro de 1881 inaugurou-se Descalvado. Em 4 de novembro de 1884 inaugurou-se Remanso. Em dezembro de 1885 inaugurou-se S. Bento. Em 6 de dezembro de 1886 inaugurou-se Laranja Azeda e Emas, que foi supprimida em 1891. Em dezembro de 1887 inaugurou-se Santa Gertrudes. Em 26 de novembro de 1891 inauguraram-se Emas e Baguassú, no ramal de Santa Veridiana; em 1.º de agosto de 1892 Santa Silveria e Santa Cruz no mesmo ramal. Em outubro de 1892 inaugurou-se o posto telegraphico de Sant'Anna que foi supprimido, e em fevereiro de 1893 o de Samambaia. Em 20 de fevereiro de 1893 inaugurou-se Santa Veridiana. Em 1.º de julho de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Corrupira e em 26 de agosto o de Jacuba. Em 1.º de outubro de 1896 inaugurou-se Souza Queiroz. Em 18 de outubro de 1896 inaugurou-se o posto telegraphico de Pombal e em 22 de novembro o de S. Jeronymo e em 31 de dezembro os de Itaipú e Ibicaba. Em 1.º de abril de 1898 inaugurou-se Jundiahy-Paulista para o trafego de passageiros e a 1.º de junho para o de cargas. Em 8 de dezembro de 1899 inaugurou-se Loreto. Em 25 de julho de 1904 inaugurou-se o posto telegraphico Horto. No dia 18 de agosto de 1906 a estação de Goabiroba passou a chamar-se de Elihú Root. Em 1 de Agosto de 1907 o posto telegraphico de Pombal foi inaugurado como estação com o nome de Nova Odessa. Durante o anno de 1910 foram entregues ao trafego mais tres carros-restaurantes, e inaugurados tres carros de luxo, typo Pullman, com grande acceitação por parte do publico.

Secção Rio Claro

Em 1.º de abril de 1892 foi adquirida a rêde de vias ferreas, pertencente á Rio Claro Railway Company e que ficou constituindo a secção Rio Claro da Paulista. Em 6 de junho de 1892 inauguraram-se Hammond e Guariba e em 2 de setembro inauguraram-se Capão Preto e Ararahy. Em 5 de maio de 1893 inaugurou-se Jaboticabal e em 20 de setembro Santa Eudoxia. Em 10 de maio de 1894 inauguraram-se Corrego Rico, Angico, Monjolinho, Jacaré e Ribeirão Bonito. Em 1.º de dezembro de 1896 inaugurou-se Espraiado e em 31 de dezembro inauguraram-se os postos telegraphicos de Cachoeirinha, Ferraz, Cuscuseiro e Estrella. Em 1.º de fevereiro de 1897 inauguraram-se Ouro e o posto telegraphico de Canella. Em 1.º de julho de 1899 inauguraram-se Saldanha Marinho, Capim Fino, Falcão Filho e Campos Salles. Em junho de 1901 inaugurou-se o posto telegraphico do Aterrado e em julho os de Taboleiro e Retiro. Em 30 de dezembro de 1901 inauguraram-se Guatapará, Guarany e Martinho Prado. Em 1.º de setembro de 1902 inaugurou-se o posto telegraphico "Tupy," a 10 de outubro as estações de Graminha e Ibitirama e a 29 de dezembro as de Tayuva, Andes e Bebedouro. Em 1.º de fevereiro de 1903 inauguraram se as estações de Barrinha e Pitangueiras no ramal do Mogy-Guassú; em 25 de março as estações de Iguatemy e Ayroza Galvão no ramal dos Agudos, e as de Macuco, Cascalho e Pontal no ramal de Mogy-Guassú; em 1.º de outubro a estação de Pederneiras e a 7 de dezembro o posto telegraphico de Itatinguy e as estações de Piatan e S. Paulo dos Agudos. Em 7 de setembro de 1904 inaugurou-se a estação de Taperão e em 25 de janeiro de 1905 as de Itaquá, Batalha e Piratininga no ramal de Agudos. Em 1.º de outubro de 1906 foi inaugurada a estação de Alfredo Ellis, no Ramal de Agua Vermelha. Em 1 de agosto de 1907 o posto telegraphico de Ferraz foi inaugurado como estação com o mesmo nome. Em 1908 as estações de Morro Pellado, Colonia e Visconde do Pinhal tiveram os seus nomes mudados respectivamente para Ityrapina, Conde do Pinhal e Ibaté. Em 1.º de junho de 1909 foram inauguradas as estações de Collina e Barretos. Em 8 de agosto foram abertas ao trafego as estações de Guayanaz e de Baurú, no ramal de Baurú. Em 20 do mesmo mez foram inaugurados os postos telegraphicos de Caiuby, Tamoyo e Tapuya, no tronco. Em 1.º de fevereiro de 1912 foram inauguradas as estações de Mandembo e Palmar no tronco, em 1.º de novembro a de Santo Ignacio no Ramal de Ribeirão Bonito, em julho o posto telegraphico Frigorifico, em 18 de setembro o do kilometro 98 do ramal do Jahú, em 20 de dezembro o de Tymbira e em 12 de maio de 1918 o de Jo[illegible].

Bitola de 0m,60

Em 1.º de março de 1891 foi adquirida a linha Descalvadense e em 1.º de abril do mesmo anno a linha de Santa Rita. Em 1.º de dezembro de 1899 inaugurou-se Tombadouro na linha de Santa Rita.

Via Fluvial

Em 25 de março de 1885 inauguraram-se Prainha, Amaral e Pulador. Em maio de 1886 inauguraram-se Cunha Bueno, Jatahy e Cedro, e em 22 de setembro Guatapará e Martinho Prado. Em 10 de janeiro de 1887 inauguraram-se Barrinha, Pitangueiras e Pontal. Supprimiram-se em março de 1891 Pulador, em fevereiro de 1895 Cunha Bueno e Cedro, em dezembro de 1900 Jatahy, em dezembro de 1901 Guatapara e Martinho Prado, em 25 de março de 1903 as estações de Barrinha, Pitangueiras e Pontal, e em 30 de abril as de Prainha e Amaral, ficando extincta toda a secção fluvial.

Discriminando o movimento financeiro total pelas diversas linhas da Companhia, temos:

Linhas	RECEITA		DESPESA		SALDO		Relação % da despesa para a receita	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911		
De $1^m,60$ e $0^m,60$.	17.978:644$722	16.002:290$542	6.746:067$212	5.706:540$061	11.232:577$510	10.295.750$481	37,6	35,6
De $1^m,00$ — Secção Rio Claro. . .	12.583:802$569	10.824:882$960	6.916:466$885	5.634:838$122	5.667:335$684	5.190:044$838	54,9	52,0
Todas as linhas .	30.562:447$291	26.827:173$502	13.662:534$097	11.341:378$183	16.899:913$194	15.485:795$319	44,7	42,3

Dos saldos acima indicados, da secção Rio Claro, cabe ao trecho federal a importancia de 4.371:854$897 em 1912 e a de 3.947:430$666 em 1911.

3.° — Receita

A receita geral da Companhia foi em

1912	30.957:439$941
1911	27.135:300$222
Differença para mais em 1912 . . .	3.822:139$719

Foram arrecadadas mais em 1912 as seguintes importancias, não incluidas na receita geral da Companhia:

Materiaes vendidos e serviços feitos por conta de outras Companhias	834:364$066
Quota de despesas com o pessoal nas estações baldeadoras, pagas pelas outras Companhias . . .	277:478$930
Importancia das multas pagas pelo pessoal e dos ordenados não procurados, entregues á Sociedade Beneficiente dos Empregados da Companhia Paulista	20:298$920
Imposto de transito do Governo Federal	227:369$400
Imposto de transito do Governo Estadoal	288:723$850
TOTAL . . .	1.648:235$166

A arrecadação de dinheiro nas nossas estações, por conta do trafego de passageiros e mercadorias, attingiu a 15.163:643$775, que assim se discrimina:

LINHAS	TRAFEGO DE		TOTAL
	Passageiros	Mercadorias	
De $1^m,60$ e $0^m,60$. . .	2.369:807$390	3.343:633$400	5.713:440$790
Secção Rio Claro . . .	3.264:899$255	6.185:303$730	9.450:202$985
Todas as linhas . . .	5.634:706$645	9.528:937$130	15.163:643$775

Em 31 de Dezembro de 1912 não existia nas estações da Companhia Paulista saldo algum em dinheiro, e os fretes a pagar representavam a importancia de 220:662$700, sendo 184$800 do trafego de passageiros e 220:477$900 do de mercadorias.

A comparação da receita geral da Companhia nos dois ultimos annos consta do seguinte quadro:

LINHAS	1912	1911	Differenças em 1912	
			para mais	para menos
De $1^m,60$ e $0^m,60$.	17.978:644$722	16.002:290$542	1.976:354$180	—
Secção Rio Claro .	12.583:802$569	10.824:882$960	1.758:919$609	—
Total das linhas .	30.562:447$291	26.827:173$502	3.735:273$789	—
Escriptorio Central	394:992$650	308:126$720	86:865$930	—
Total Geral . .	30.957:439$941	27.135:300$222	3.822:139$719	—

O quadro seguinte discrimina a renda do trafego de todas as linhas da Companhia, pelas diversas verbas:

Verbas da receita	1912		1911		DIFFERENÇAS em 1912	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	2.057.318	5.071.620$880	1.522.533	3.785:067$870	+534.785	+ 1.286:553$010
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	23.755	1.191:840$400	17.578	887:741$470	+ 6.177	+ 304:098$930
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	21.738	81.578$430	17.027	61:898$160	+ 4.711	+ 19:680$270
Mercadorias { Café (tons.)	479.452	11.276:629$180	489.668	12.298:892$600	— 10.216	— 1.022:263$420
Mercadorias { Diversos (tons.)	935.687	11.522:104$570	707.054	8.898:387$580	+228.633	+ 2.623:716$990
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	88.998	532:051$470	60.706	354:843$520	+ 28.292	+ 177:207$950
Telegrammas	354.748	364:583$815	290.522	291:150$565	+ 64.226	+ 73:433$250
Commissão de 4 % sobre a arrecadação de impostos de transito	—	20:643$736	—	16:531$889		+ 4:111$847
Trens especiaes	54	27:941$700	46	25:531$650	+ 8	+ 2:410$050
Aluguel de: estações, armazens e casas	—	43:200$000	—	72:958$200	—	— 29:758$200
Aluguel de: commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas	—	41:363$900	—	15:940$000	—	+ 25:423$900
Aluguel de: carros, vagões e encerados	—	288:266$410	—	45:199$090	—	+ 243:067$320
Armazenagem	—	52.521$900	—	31:268$200	—	+ 21:253$700
Diversas outras verbas	—	28:100$900	—	33:162$708	—	— 5:061$808
Aluguel de carros restaurantes	—	20:000$000	—	8:600$000	—	+ 11:400$000
Total	. . . .	30.562:447$291	. . . .	26.827:173$502	. . . .	+ 3.735:273$789

Em 1872 foi inaugurado o trafego no primeiro trecho da linha de Jundiahy a Vallinhos, e a receita geral da Companhia, a começar dessa data, tem sido a seguinte:

ANNOS	RECEITA
1872	311:148$940
1873	650:463$069
1874	758:169$207
1875	889:414$782
1876	1.126:189$760
1877	1.541:836$645
1878	2.195:525$850
1879	2.297:935$790
1880	2.085:239$370
1881	2.514:466$920
1882	2.880:373$995
1883	2.739:948$200
1884	2.586:301$750
1885	2.812:352$950
1886	2.977:410$510
1887	2.922:222$683
1888	3.577:121$476
1889	4.487:396$469
1890	5.082:383$149
1891	6.499:157$909
1892	9.227:635$114
1893	10.230:964$064
1894	13.930:608$544
1895	17.383:811$641
1896	19.693:127$477
1897	22.223:833$853
1898	20.541:985$830
1899	21.224:577$150
1900	22.071:945$269
1901	27.293:917$132
1902	24.972:799$117
1903	20.101:754$102
1904	18.259:883$130
1905	18.421:280$525
1906	27.110:074$320
1907	24.861:763$568
1908	22.664:421$802
1909	27.111:851$729
1910	23.072:010$089
1911	27.135:300$222
1912	30.957:439$941

Consta dos quadros seguintes a renda exclusiva das vias ferreas e fluviaes, total e kilometrica, desde a inauguração do primeiro trecho da estrada em 1872.

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego — Bitola de 1m,60	Extensão kilometrica média em trafego — Bitola de 0m,60	RECEITA — TOTAL	RECEITA — Kilometrica
Vias Ferreas — Bitola de 1m,60 e 0m,60				
1872	38	. .	311:101$740	8:166$888
1873	45	. .	648:360$351	14:408$008
1874	45	. .	748:441$087	16:632$024
1875	58	. .	885:431$432	15:266$059
1876	101	. .	1.120:363$976	10:772$730
1877	155	. .	1.465:561$433	9:455$235
1878	185	. .	1.915:581$380	10:354$494
1879	204	. .	2.018:700$150	9:895$589
1880	224	. .	1.827:706$860	8:159$405
1881	228	. .	2.190:842$950	9:609$004
1882	243	. .	2.523:613$350	10:385$240
1883	243	. .	2.557:794$150	10:525$902
1884	243	. .	2.585:623$870	10:640$427
1885	243	. .	2.804:390$110	11:540$733
1886	244	. .	2.971:614$260	12:178$747
1887	250	. .	2.912:461$460	11:649$845
1888	250	. .	3.546:332$750	14:185$331
1889	250	. .	4.233:308$210	16:933$233
1890	250	. .	4.901:834$943	19:607$339
1891	251	41	6.227:245$700	21:326$183
1892	262	41	6.987:201$590	23:043$569
1893	278	41	7.181:475$770	22:512$463
1894	279	41	9.508:352$815	29:713$602
1895	279	41	11.632:268$350	36:350$870
1896	279	41	13.132:281$453	41:038$379
1897	279	41	14.465:422$010	45:204$444
1898	279	41	13.407:406$310	41:898$145
1899	279	41	13.858:179$413	43:306$810
1900	279	41	14.484:307$790	45:263$462
1901	279	41	17.130:305$400	53:532$204
1902	279	41	15.155:286$540	47:360$270
1903	279	41	12.172:625$600	38:039$455
1904	279	41	10.913:163$510	34:109$886
1905	279	41	10.504:797$147	32:824$366
1906	279	41	15.100:430$568	47:188$845
1907	279	41	14.557:478$997	45:992$122
1908	279	41	14.084:384$064	44:013$700
1909	279	41	16.484:261$462	51:513$317
1910	279	41	13.633:956$161	42:606$113
1911	279	41	16.002:290$542	50:007$158
1912	279	41	17.978:644$722	56:183$265

ANNOS	Extensão kilometrica média em trafego	RECEITA	
	Bitola de 1m,00	TOTAL	Kilometrica
Secção Rio Claro — Bitola de 1m,00			
1892	364	1.954:978$769	5:370$820
1893	412	2.791:158$190	6:774$665
1894	456	4.211:405$625	9:235$538
1895	471	5.358:929$580	11:377$833
1896	471	6.143:864$646	13:044$260
1897	471	7.295:013$070	15:488$350
1898	471	6.627:557$900	14:071$248
1899	487	6.938:672$410	14:247$787
1900	503	7.150:840$160	14:216$382
1901	503	9.784:048$840	19:451$389
1902	544	9.525:956$410	17:510$949
1903	659	7.877:761$270	11:954$114
1904	710	7.313:128$340	10:300$180
1905	735	7.898:738$470	10:746$582
1906	737	11.973:055$522	16:256$520
1907	737	9.983:465$466	13:410$402
1908	737	8.281:035$646	11:236$140
1909	794	10.012:532$656	12:610$117
1910	830	8.857:033$968	10:671$125
1911	830	10.824:882$960	13:042$028
1912	830	12.583:802$569	15:161$208
Via Fluvial			
1890	200	132:886$666	646$433
1891	200	199:107$760	995$538
1892	200	205:697$400	1:028$437
1893	200	172:424$240	862$121
1894	200	190:336$580	951$683
1895	200	228:898$000	1:144$490
1896	200	338:897$560	1:694$488
1897	200	314:703$590	1:573$518
1898	200	338:806$800	1:694$534
1899	200	368:518$580	1:842$593
1900	200	379:770$940	1:898$854
1901	200	331:288$700	1:656$443
1902	200	209:625$080	1:048$125
1903	66	8:545$260	131$889

Deixo de incluir a receita da Via Fluvial, no periodo de 1885 a 1890, porque, neste periodo, não era rigorosamente discriminada da das Vias Ferreas.

O seguinte quadro mostra a receita média, nos dois ultimos annos, por trem e vehiculo kilometro.

UNIDADES	Linhas de 1,60 e 0,60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Trem kilometro . .	10$578	10$278	4$787	5$058	7$062	7$256
Vehiculo kilometro de 4 rodas	$457	$466	$197	$217	$297	$318

Linhas de $1^m,60$ e de $0^m,60$

Verbas da receita	1912		1911		Differenças em 1912	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	1.089.716	2.515:589$950	866.418	1.976:728$650	+ 223.298	+ 538:861$300
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.)	17.585	658:693$820	13.297	502:754$810	+ 4.288	+ 155:939$010
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	11.363	33:025$930	9.586	26.828$270	+ 1.777	+ 6:197$660
Mercadorias { Café (tons.)	472.739	7.536:867$700	482.785	7.891:028$480	— 10.046	— 354:160$780
Mercadorias { Diversas (tons.)	781.231	6.449:398$010	591.582	5.166:056$830	+ 189.649	+ 1.283:341$180
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	74.138	162:191$980	48.616	104:775$950	+ 25.522	+ 57:416$030
Telegrammas	290.922	228:005$960	238.175	183:070$975	+ 52.747	+ 44:934$985
Armazenagens	—	13:686$200	—	9:120$100	—	+ 4:566$100
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	—	8:135$742	—	6:801$267	—	+ 1:334$475
Trens especiaes	22	9:785$950	22	10:265$550	—	— 479$600
Aluguel de: estações, armazens e casas	—	37:200$000	—	66-958$200	—	— 29:758$200
Aluguel de: commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas	—	24:552$800	—	6:230$000	—	+ 18:322$800
Aluguel de: carros, vagões e encerados á S. P. R. e Funilense	—	273:921$080	—	29:881$160	—	+ 244:039$920
Rendas diversas	—	14:389$600	—	15:190$300	—	— 800$700
Aluguel dos carros restaurantes	—	13:200$000	—	6:600$000	—	+ 6:600$000
Total	. . . .	17.978:644$722	. . . .	16.002:290$542	. . . .	+ 1.976:354$180

Linhas de 1m,00 — Secção Rio Claro

Verbas da receita	1912		1911		Differenças em 1912	
	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto	Quantidade	Producto
Viajantes	1.100.490	2.556:030$930	753.731 ½	1.808:339$220	+346.758 ½	+ 747:691$710
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 (tons.)	9.348	533:146$580	6.699	384:986$660	+ 2.649	+ 148:159$920
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de passageiros	12.927	48:552$500	9.525	35:069$890	+ 3.402	+ 13:482$610
Mercadorias: Café (tons.)	172.739	3.739:761$480	200.956	4.407:864$120	— 28.217	— 668:102$640
Mercadorias: Diversas (tons.)	451.788	5.072:706$560	333.192	3.732:330$750	+118.596	+ 1.340:375$810
Animaes das tabellas 10 e 11 em trens de cargas	73.542	369:859$490	52.799	250:067$570	+ 20.743	+ 119:791$920
Telegrammas	173.690	136:577$855	141.940	108:079$590	+ 31.750	+ 28:498$265
Armazenagens	—	38:835$700	—	22:148$100	—	+ 16:687$600
Commissão de 4 % pela arrecadação de impostos	—	12:507$994	—	9:730$622	—	+ 2:777$372
Trens especiaes	32	18:155$750	24	15:266$100	+ 8	+ 2:889$650
Aluguel de: estações e armazens	—	6:000$000	—	6:000$000	—	—
Aluguel de: commodos para restaurantes e taxas sobre bandejas	—	16:811$100	—	9:710$000	—	+ 7:101$100
Aluguel de: vagões ás E. de Ferro	—	14:345$330	—	5:085$060	—	+ 9:260$270
Rendas diversas	—	13:711$300	—	28:205$278	—	— 14:493$978
Aluguel de carros restaurantes	—	6:800$000	—	2:000$000	—	+ 4:800$000
Total	. . .	12.583:802$569	. . .	10.824:882$960	. . . .	+ 1.758:919$609

A receita em 1912, proveniente do trafego de passageiros e mercadorias, pode ser assim distribuida:

Trafego proprio	das linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$ . .	1.349:249$645
	da Secção Rio Claro	2.570:536$150
Trafego extranho	das linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$ . .	4.820:967$635
	da Secção Rio Claro	7.444:238$775
Trafego em transito pela linha de 1m,60 com destino á e procedente	da Secção Rio Claro	5.313:220$640
	„ Companhia Mogyana	3.750:133$870
	„ „ Itatibense . . .	29:771$690
	„ „ Araraquara . . .	1.036:402$940
	„ „ Dourado	917:622$620
	„ „ São Paulo e Goyaz	183:565$550
	„ „ Campineira de Tracção, Força e Luz (Ramal Ferreo Campineiro)	50:928$820
	„ Estrada de Ferro Funilense .	39:221$760
	„ Secção Pitangueiras	98:786$250
	„ Cia. São Paulo e Minas . . .	31:763$680
Idem pela Secção Rio Claro com destino á e procedente	da Companhia Araraquara . . .	1.056:408$980
	„ „ Dourado	837:685$170
	„ Sorocabana Railway Company (Via Agudos)	60$390
	„ Companhia São Paulo a Goyaz	418:983$450
	„ Secção Pitangueiras	199:425$230
	Total . . .	30.148.973$245

Todo o trafego, em 1912, das linhas que não pertencem á Companhia Paulista, em transito por ella, apenas concorreu com 8.650:760$400 ou 27,9 % da receita total da Companhia, no valor de 30.957:439$941.

Da importancia de 8.650:760$400 e da relação de 27,9 %, acima referidas, cabem á Companhia Mogyana 3.750:133$870 e 12,1 %.

As differentes verbas da receita, comparadas com o total, dão as seguintes relações por cento:

Verbas da receita	Linhas de 1m,60 e de 0m,60		Secção Rio Claro		Em geral	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Viajantes	14,0	12,4	20,3	16,7	16,6	14,1
Bagagens e encommendas .	3,7	3,1	4,2	3,5	3,9	3,3
Animaes.	1,0	0,8	3,3	2,6	2,0	1,6
Mercadorias { Café . . .	41,9	49,3	29,7	40,7	36,9	45,8
Mercadorias { Diversas . .	35,9	32,3	40,3	34,5	37,7	33,2
Telegrammas	1,3	1,1	1,1	0,9	1,2	1,1
Outras verbas	2,2	1,0	1,1	1,1	1,7	0,9
Total. .	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Consta do seguinte quadro a receita média e por unidade de percurso, dos passageiros, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias, nos dois ultimos annos:

DESIGNAÇÃO	Linhas de 1^{m},60 e 0^{m},60				Secção Rio Claro				EM GERAL			
	RECEITA MÉDIA POR PASSAGEIRO, ANIMAL E TONELADA											
	Embarcado		Referido a 1 km.		Embarcado		Referido a 1 km.		Embarcado		Referido a 1 km.	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Passageiros.	2$308	2$281	$044	$043	2$322	2$339	$039	$039	2$465	2$486	$041	$041
Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9 .	37$458	37$809	$539	$541	57$033	57$469	$615	$648	50$172	50$503	$571	$582
Animaes das tabellas 10 e 11 .	2$283	2$261	$020	$020	4$839	4$793	$018	$018	5$541	5$631	$019	$019
Mercadorias { Café	15$943	16$345	$178	$174	21$650	21$934	$139	$138	23$520	25$117	$163	$159
Mercadorias { Diversas . . .	8$255	8$732	$101	$106	11$228	11$202	$072	$074	12$314	12$585	$086	$089

2

§ 1.º — Passageiros

A distribuição dos viajantes e da respectiva receita pelo trafego proprio ou interstacional, extranho e em transito em cada linha, é dada no seguinte quadro:

Natureza do trafego	1912				1911			
	1.ª Classe		2.ª Classe		1.ª Classe		2.ª Classe	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$								
Proprio ou entre as estações dessas linhas	121.296 1/2	409:825$280	495.924	497:697$310	92.182	320:493$770	401,055 1/2	410:395$640
Extranho { Despachado	53.339	510:208$290	93.298	421:017$190	40.126	376:417$670	72.749 1/2	318:493$430
Extranho { Recebido	51.039 1/2		79.989 1/2		39.201 1/2		62.787 1/2	
Em transito	78.681 1/2	383:180$120	116.148	293:661$760	60.149	299:261$380	95.167	251:666$760
Total	304.356 1/2	1.303:213$690	785.359 1/2	1.212:376$260	231.658 1/2	996:172$820	634.759 1/2	980:555$830
Linha de $1^m,00$ — Secção Rio Claro								
Proprio ou entre as estações dessas linhas	178.103 1/2	608:735$700	746.122	1.097:234$600	126.135 1/2	443:405$280	506.597	770:052$550
Extranho { Despachado	27.330	367:603$490	50.558 1/2	383:817$850	20.035	261:618$270	37.506	263:508$640
Extranho { Recebido	24.227 1/2		53.652		16.522 1/2		32.059	
Em transito	6.606 1/2	45:865$470	13.890	52:773$820	4.464 1/2	31:238$660	10.412	38:515$820
Total	236.267 1/2	1.022:204$660	864.222 1/2	1.533:826$270	167.157 1/2	736:262$210	586.574	1.072:077$010

No ultimo decennio o numero e a receita dos passageiros transportados foi:

Vias Ferreas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em Geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Bitola de 1m,60 e de 0m,60						
1903	137.777½	584:007$600	424.902	702:056$520	562.679½	1.286:064$120
1904	135.519	575:480$830	410.909	637:868$070	546.428	1.213:348$900
1905	129.810	542:069$990	421.711	659:909$700	551.521	1.201:979$690
1906	127.720½	531:067$800	434.101½	683:298$540	561.825	1.214:366$340
1907	147.693	584:028$190	483.451	731:128$050	631.144	1.315:150$240
1908	150.885½	560:258$160	473.475	719:812$830	624.361	1.280:070$990
1909	151.772	602:330$290	493.983	728:778$420	645.755	1.331:108$710
1910	172.074½	726:760$080	529.857½	791:481$950	701.932	1.518:242$030
1911	231.658½	996:172$820	634.759½	980:555$830	866.418	1.976:728$650
1912	304.356½	1.303:213$690	785.359½	1.212:376$260	1.089.716	2.515:589$950
Bitola de 1m,00 — Secção Rio Claro						
1903	94.281	400:120$610	340.206	605:398$010	434.487	1.005:518$620
1904	91.418½	393:098$110	328.921	571:195$910	420.339½	964:294$020
1905	92.547	395:511$010	362.375	645:930$120	454.922	1.041:441$130
1906	95.424	402:259$460	390.154	691:256$010	485.578	1.093:515$470
1907	115.322	458:794$470	437.406½	763:568$000	552.728½	1.222:362$470
1908	112.631	452:793$180	410.396½	694:470$490	523.027½	1.147:263$670
1909	110.992	458:397$910	436.193½	748:122$450	547.185½	1.206:520$360
1910	125.810	538:124$580	491.879½	840:086$010	617.689½	1.378:210$590
1911	167.157½	736:262$210	586.574	1.072:077$010	753.731½	1.808:339$220
1912	236.267½	1.022:204$660	864.222½	1.533:826$270	1.100.490	2.556:030$930

Via Fluvial

Na via fluvial o numero de passageiros foi:

Annos	Numero	Receita
1903	22	52$790

Todas as linhas

Annos	1.ª Classe		2.ª Classe		Em Geral	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
1903	214.433½	984:181$000	725.453	1.307:454$530	939.886½	2.291:635$530
1904	208.932	968:578$940	704.840	1.209:063$980	913.772½	2.177:642$920
1905	204.810½	937:581$000	744.984	1.305:839$820	949.794½	2.243:420$820
1906	202.294	933:328$260	774.735	1.374:554$550	977.029	2.307:882$810
1907	242.469	1.042:822$660	875.358½	1.494:696$050	1.117.827½	2.537:518$710
1908	242.874	1.013:051$340	841.207½	1.414:283$320	1.084.081	2.427:334$660
1909	242.136	1.060:728$200	885.732	1.476:900$870	1.127.868	2.537:629$070
1910	272.992½	1.264:791$180	972.759½	1.631:661$440	1.245.752	2.896:452$620
1911	363.970½	1.732:435$030	1.158.562½	2.052:632$840	1.522.533	3.785:067$870
1912	492.950½	2.325:418$350	1.564.367½	2.746:202$530	2.057.318	5.071:620$880

Immigrantes

Continúa a Companhia Paulista a fazer o transporte gratuito de immigrantes para o interior do Estado, tendo sido ella quem iniciou tal pratica em 1882.

Durante o anno de 1912 o movimento de tal transporte foi o que consta do quadro a seguir:

Linhas	Numero de immigrantes transportados	Receita que deixou de ser cobrada
Linhas de $1^{m},60$ e de $0^{m},60$ . .	2.712	13:921$950
Secção Rio Claro	13.144	110:720$120
	15.144	124:642$070

Desde Novembro de 1882 até 31 de Dezembro de 1912 transportou a Companhia Paulista 633.739 immigrantes, que se tivessem pago as respectivas passagens produziriam a importancia de 2.967:823$250.

§ 2.º — Animaes, bagagens e encommendas

A distribuição dos animaes, bagagens e encommendas pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Animaes das tabellas 11 e 10

Natureza do trafego	1912				1911			
	Nos trens de passageiros		Nos trens de carga		Nos trens de passageiros		Nos trens de carga	
	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita	Numero	Receita
Linhas de $1^m,60$ e $0^m,60$								
Proprio	3.175	6:222$400	800	598$800	2.712	5:012$200	1.966	1:164$300
Extranho — Despachado	3.024	16:369$380	3.483	12.213$310	2.433	12:820$270	2.243	6:042$500
Extranho — Recebido	1.620		5.921		1.297		3.877	
Em transito	3.544	10:434$150	63.934	149:379$870	3.144	8:995$800	40.530	97:569$150
Total	11.363	33:025$930	74.138	162:191$980	9.586	26.828$270	48.616	104:775$950
Linha de $1^m,00$ — Secção Rio Claro								
Proprio	7.775	23:096$800	13.337	17:592$500	6.349	16:740$700	10.618	13:473$100
Extranho — Despachado	2.933	21:430$650	57.880	351:667$870	1.566	16:237$110	39.583	235:593$460
Extranho — Recebido	1.625		1.769		1.243		1.830	
Em transito	594	4:025$050	556	599$120	367	2:092$080	768	1:001$010
Total	12.927	48:552$500	73.542	369:859$490	9.525	35:069$890	52.799	250:067$570

Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9

Natureza do trafego	Linhas de $1^m,60$ e de $0^m,60$				Linha de $1^m,00$ — Secção Rio Claro			
	1912		1911		1912		1911	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Proprio	3.126.299	76:939$700	2.182.105	58:066$700	5.192.019	188:787$500	1.961.836	52:235$800
Extranho { Despachado .	3.287.822	246:297$800	2.524.883	191:608$590	1.559.536	271:986$930	2.016.182	151:780$920
Extranho { Recebido. .	2.503.926		2.032.410		1.734.393		1.501.113	
Em transito . . .	8.666.893	335:456$320	6.557.777	253:079$520	862.133	72:372$150	5.596.512	191:092$590
Total . .	17.584.940	658:693$820	13.297.175	502:754$810	9.348.081	533:146$580	11.075.643	395:109$310

§ 3°. — Mercadorias

A distribuição das mercadorias pelo trafego proprio, extranho e em transito, em cada linha, é a seguinte:

Natureza do trafego	1912				1911			
	CAFÉ		DIVERSOS		CAFÉ		DIVERSOS	
	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita	Quantidade em kilos	Receita
Linhas de $1^m,60$ e de $0^m,60$								
Proprio . .	2.378.542	14:647$400	70.449.351	244:436$450	2.745.830	22:545$400	48.900.933	201:834$780
Extranho Despachado	66.147.671	1.845:632$510	43.834.361	1.653:229$780	66.940.042	1.845:858$650	37.657.057	1.464:778$340
Extranho Recebido	415.960		188.358.566		89.122		140.614.142	
Em transito .	403.797.144	5.676:587$790	478.588.857	4.551:731$780	413.009.697	6.022:624$430	364.409.414	3.499:443$710
Total . .	472.739.317	7.536:867$700	781.231.135	6.449:398$010	482.784.691	7.891:028$480	591.581.546	5.166:056$830
Linha de $1^m,00$ — Secção Rio Claro								
Proprio . .	6.174.051	39:912$000	123.806.077	479.727$300	6.208.581	35.291$000	96.963.549	348:153$820
Extranho Despachado	118.518.097	2.719:044$630	97.354.340	3.252:429$310	133.792.851	3.163:114$010	68.133.821	2.478:749$330
Extranho Recebido	484.101		126.394.212		663.199		100.544.986	
Em transito .	47.562.294	980:804$850	104.233.769	1.340:549$950	60.291.476	1.209:459$110	67.549.294	905:427$600
Total . .	172.738.543	3.739:761$480	451.788.398	5.072.706$560	200.956.107	4.407:864$120	333.191.650	3.732:330$750

Constam do seguinte quadro as quantidades de animaes, bagagens, encommendas transportadas e as respectivas receitas no ultimo decennio.

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
Bitolas de 1m,60 e de 0m,60						
1903	8.848	25:730$260	7.442	308:260$630	714.577	9.955:358$750
1904	13.220	25:624$750	6.951	288:853$940	696.136	9.107:530$760
1905	14.622	23:937$430	7.097	287:613$590	681.645	8.724:661$505
1906	13.697	23:654$100	8.369	323:101$650	936.436	13.253:461$910
1907	14.716	31:519$870	8.221	326:951$270	913.675	12.591:305$080
1908	20.112	42:413$460	9.352	327:599$440	894.386	12.167:329$350
1909	34.120	72:332$590	10.489	353:329$220	1.051.274	14.452:027$530
1910	32.805	69:633$380	11.076	395:109$310	954.759	11.345:422$130
1911	58.202	131:604$220	13.297	502:754$810	1.074.367	13.057:085$310
1912	85.501	195:217$910	17.585	658:693$820	1.253.970	13.986:265$710
Bitola de 1m,00 — Secção Rio Claro						
1903	9.831	35:836$790	3.222	175:299$440	231.158	6.511:877$390
1904	14.790	33:151$050	3.240	177:639$380	228.858	6.013:592$160
1905	20.356	39:197$540	3.493	187:498$820	243.031	6.509:733$355
1906	18.469	34:594$280	4.046	217:986$830	346.939	10.493:274$720
1907	17.650	40:200$180	4.588	238:633$400	361.996	8.334:378$460
1908	20.502	54:515$750	4.511	230:259$640	361.584	6.711:785$510
1909	28.561	115:970$280	4.803	246:902$250	445.369	8.290:043$950
1910	31.158	121:525$430	5.268	287:511$530	461.019	6.906:812$470
1911	62.324	285:137$460	6.699	384:986$660	534.148	8.140:194$870
1912	86.469	418:411$490	9.348	533:146$580	624.527	8.812:468$040

ANNOS	Animaes das tabellas 10 e 11		Valores, bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Mercadorias	
	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita

Via fluvial

ANNOS	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
1903	1	$800	2	78$430	714	7:547$770

Todas as linhas

ANNOS	Numero	Receita	Quantidade em toneladas	Receita	Quantidade em toneladas	Receita
1903	17.056	61:567$850	9.666	483:638$500	749.148	16.474:783$910
1904	24.420	58:775$800	9.123	466:493$320	733.522	15.121:122$920
1905	29.638	63:134$970	9.477	475:112$410	725.400	15.234:374$860
1906	26.985	58:248$380	10.989	541:088$480	983.642	23.746:736$630
1907	31.490	71:720$050	11.526	565:584$670	975.783	20.925:683$540
1908	36.072	96:929$210	12.558	557:859$080	959.742	18.879:114$860
1909	47.534	188:302$870	13.845	600:231$470	1.121.266	22.742:071$480
1910	48.430	191:158$810	14.596	682:620$840	1.050.493	18.252:234$600
1911	77.733	416:741$680	17.578	887:741$470	1.196.722	21.197:280$180
1912	110.736	613:629$900	23.755	1.191:840$400	1.415.139	22.798:733$750

No fim deste relatorio encontra-se um quadro com o "Movimento Geral da Estatistica do anno de 1912", discriminando por estação as quantidades e respectivas receitas dos diversos productos ou generos transportados pela Companhia Paulista, bem como os mesmos elementos citados correspondentes ao trafego em transito.

O movimento de café, total, transportado até Jundiahy péla Companhia Paulista, nas cinco ultimas safras, consta do seguinte quadro:

Procedencias	De 1 de Julho de 1907 a 30 de Junho de 1908		De 1 de Julho de 1908 a 30 de Junho de 1909		De 1 de Júlho de 1909 a 30 de Junho de 1910		De 1 de Julho de 1910 a 30 de Junho de 1911		De 1 de Julho de 1911 a 30 de Junho de 1912	
	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos	Toneladas	Saccas de 60 kilos
C. P. das linhas de 1m,60 e 0m,60 .	42.681	711.357	66.969	1.116.143	82.703	1.378.378	52.465	874.408	71.841	1.197.353
C. P. da Secção Rio Claro . . .	103.281	1.721.350	145.718	2.428.634	178.470	2.974.493	135.611	2.260.191	141.280	2.354.669
Total das linhas pertencentes á Companhia Paulista . . .	145.962	2.432.707	212.687	3.544.777	261.173	4.352.871	188.076	3.134.599	213.121	3.552.022
Da Companhia Campineira de Tracção, Força e Luz . . .	3.317	55.280	4.429	73.822	5.017	83.624	3.150	52.496	4.526	75.436
Da Companhia Itatibense . .	3.334	55.571	2.946	49.095	4.511	75.188	3.227	53.777	3.491	58.189
» » Araraquara . .	19.430	323.838	25.021	417.024	31.852	530.871	17.904	298.392	31.789	529.828
» » Dourado . . .	5.309	88.488	9.596	159.926	16.860	281.001	19.755	329.247	28.345	472.415
» » Funilense . .	85	1.409	227	3.789	204	3.407	351	5.846	1.072	17.858
» » S. Paulo a Goyaz	—	—	—	—	23	381	1.232	20.527	3.187	53.094
» Secção Pitangueiras . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	188	3.139
Total da zona da Companhia Paulista	177.437	2.957.293	254.906	4.248.433	319.640	5.327.343	233.695	3.894.884	285.719	4.761.981
Da Companhia Mogyana . .	162.624	2.710.396	222.415	3.706.917	267.765	4.462.757	172.472	2.874.529	228.580	3.809.660
Total que transitou pelas linhas da Companhia Paulista . . .	340.061	5.667.689	477.321	7.955.350	587.405	9.790.100	406.167	6.769.413	514.299	8.571.641
Total entrado em Santos pela S. Paulo Railwayl	—	7.203.809	—	9.533.243	—	11.495.419	—	8.110.145	—	9.972.266
Relação do café transportado pela Companhia Paulista para o total entrado em Santos .	—	79 %	—	83 %	—	85 %	—	83 %	—	86 %

Diversas mercadorias

O movimento nos ultimos cinco annos das cargas de importação, que assim temos chamado áquellas que são recebidas das da S. Paulo Railway em Jundiahy, consta do seguinte quadro:

PARA	1908	1909	1910	1911	1912
	TONELADAS				
As estações das linhas de 1m,60 e de 0m,60 . . .	89.174	93.563	107.226	117.490	162.942
As estações da secção Rio Claro	54.969	63.741	70.591	78.394	93.627
Todas as estações da Companhia Paulista	144.143	157.304	177.817	195.884	256.569
As estações da Companhia Campineira de Tracção, Força e Luz	1.090	1.469	1.422	3.549	1.937
As estações da E. de F. Funilense	459	608	1.665	2.162	1.866
As estações da Companhia Itatibense	2.701	2.455	2.301	2.442	3.011
As estações da Companhia E. F. Araraquara . . .	8.156	9.293	11.746	17.068	22.575
As estações da Companhia Mogyana	97.383	107.014	124.021	138.712	157.968
As estações da Companhia Dourado	2.883	4.998	8.573	12.123	16.441
As estações da São Paulo a Goyaz	—	—	1.221	3.846	5.223
As estações da Secção Pitangueiras	—	—	—	—	2.356
As estações da São Paulo e Minas	—	—	—	—	546
Total Geral . .	256.815	283.141	328.766	375.786	468.492

Consta do seguinte quadro a procedencia do café transportado no anno de 1912 nas linhas ferreas da Companhia Paulista.

Bitolas de 1m,60 e 0m,60

Estações	Quantidade			Receita
	Recebido	Despachado		
	kilos	kilos	saccas	
Jundiahy	35.344	16.156	269	538$950
Louveira	—	789.976	13.166	2:869$700
Rocinha	7.948	1.881.560	31.359	9:566$160
Vallinhos	9.045	3.233.746	53.896	21:860$150
Campinas	19.749	7.930.464	132.174	79:483$250
Boa Vista	229.287	332.850	5.548	3:552$590
Rebouças	299	904.153	15.069	10:346$140
Nova Odessa	60	395.417	6.590	4:835$580
Villa Americana	3.697	302.838	5.047	2:509$870
Tatú	47	269.101	4.485	4:056$210
Limeira	74.582	4.325.099	72.085	95:057$060
Cordeiro	497	1.423.109	23.718	29:228$730
Remanso	122	400.684	6.678	9:526$880
Araras	1.349	1.184.357	19.739	30:831$630
Loreto	30	459.588	7.660	12:267$490
Elihú Root	64	2.281.721	38.029	64:747$540
São Bento	—	1.459.424	24.324	43:345$420
Leme	60	2.859.461	47.658	85:782$640
Souza Queiroz	10	1.159.670	19.328	35:186$320
Pirassununga	366	2.276.441	37.941	76:143$720
Porto Ferreira	685	4.475.653	74.594	157:788$850
Descalvado	1.041	3.538.611	58.977	131:490$170
Emas	—	54.205	903	1:871$250
Baguassú	244	1.397.625	23.294	46:458$110
Santa Silveria	—	5.608.877	93.481	201:910$060
Palmeiras	94	3.198.981	53.316	118:437$190
Santa Veridiana	—	3.603.342	60.056	135:613$770
Santa Gertrudes	30.557	1.889.029	31.484	48:317$200
Rio Claro	479	1.114.078	18.568	28:068$570
Tombadouro	—	957.989	15.966	33:933$690
Santa Rita	304	5.476.661	91.278	208:102$470
São Miguel	—	267.528	4.459	10:088$760
Pantano	—	1.367.686	22.795	51:498$330
Aurora	—	1.690.133	28.169	64:965$460
Somma	415.960	68.526.213	1.142.103	1.860.279.910
De outras linhas para as Estações ou extranho recebido				
Rio Claro	—	131.571	2.193	—
C.a Mogyana	—	242.700	4.045	—
,, de Tracção, Luz e Força	—	7.818	130	—
,, Funilense	—	22	—	—
,, Itatibense	—	19.412	324	—
,, Bragantina	—	250	4	—
,, Sorocabana	—	2.797	47	—
,, Araraquara	—	842	14	—
,, Dourado	—	9.289	155	—
,, São Paulo a Goyaz	—	539	9	—
Pitangueiras	—	720	12	—
Somma	—	415.960	6.933	—
De outras linhas para outras linhas ou em transito				
Rio Claro	—	118.331.601	1.972.193	2.353:412$340
C.a Mogyana	—	228.070.151	3.801.169	2.261:306$540
R. Ferreo	—	3.801.169	63.778	38:199$940
C.a Funilense	—	645.459	10.758	6:441$220
,, Itatibense	—	2.630.496	43.842	6:601$240
,, São Paulo e Minas	—	2.751.121	45.852	27:495$060
,, Araraquara	—	20.470.098	341.168	423:991$460
,, Dourado	—	23.587.210	393.120	499:194$120
,, São Paulo a Goyaz	—	1.977.993	32.967	33:221$310
,, Pitangueiras	—	1.506.319	25.105	26:724$560
Somma	—	403.797.144	6.729.952	5.676.587.790
Total Geral	—	472.739.317	7.878.988	7.536.867.700

Consta do seguinte quadro a procedencia do café transportado no anno de 1912 na Secção Rio Claro.

Estações	Quantidade			Receita
	Recebido kilos	Despachado		
		kilos	Saccas	
Rio Claro	7.404	9.233	154	365$940
Morro Grande	29	1.111.569	18.526	3:278$0[illegible]0
Ferraz	60	499	8	2$400
Corumbatahy	200	843.774	14.063	4:363$050
Annapolis	16	1.801.502	30.025	13:778$890
Oliveiras	106.164	632.919	10.549	6:682$3[illegible]0
Visconde do Rio Claro	—	143.988	2.400	1:452$670
Conde do Pinhal	574	845.061	14.084	9:759$070
São Carlos	257.193	2.535.374	42.256	35:455$370
Ibaté	151	2.500.320	41.672	37:630$030
Fortaleza	10.615	1.361.104	22.685	22:001$980
Ouro	—	1.653.969	27.566	29:797$670
Araraquara	6.434	5.163.371	86.056	102:176$910
Americo Brasiliense	155	2.268.043	37.801	43:814$400
Santa Lucia	191	2.112.194	35.203	35:8[illegible]5$490
Rincão	356	1.115.356	18.589	23:814$190
Motuca	—	216.894	3.615	806$820
Hammond	45	2.693.426	44.890	73:125$280
Guariba	847	2.063.577	34.393	56:954$690
Corrego Rico	225	1.441.275	24.021	41:713$160
Jaboticabal	5.611	2.518.100	41.968	74:526$280
Graminha	2.734	1.065.195	17.753	21:417$650
Ibitirama	9.550	4.337.838	72.297	136:163$970
Tayuva	2.459	2.826.742	47.112	91:748$910
Andes	89	1.734.789	28.913	53:067$790
Bebedouro	482	2.067.771	34.463	66:679$690
Mandembo	—	298.166	4.970	10:685$600
Collina	8.575	415.683	6.928	13:832$780
Palmar	219	706.731	11.779	6:118$690
Barretos	21.914	633.087	10.551	10:643$600
Itirapina	17	1.450.673	24.178	11:159$560
Campo Alegre	34	1.308.210	21.804	12:500$460
Brotas	90	704.426	11.740	9:131$230
Espraiado	47	1.247.269	20.788	17:150$140
Torrinha	517	2.463.645	41.061	43:181$730
Ventania	—	1.737.365	28.956	30:908$240
Dous Corregos	153	3.853.492	64.225	81:095$820
Mineiros	—	734.468	12.241	16:083$700
Banharão	3.502	1.377.310	22.955	32:037$770
Jahú	265	17.122.208	285.370	419:056$470
Babylonia	—	1.861.760	31.029	28:020$020
Floresta	84	1.060.143	17.669	16:581$350
Canchim	—	838.129	13.969	13:471$400
Capão Preto	—	664.950	11.083	10:398$480
Agua Vermelha	220	2.552.759	42.546	46:812$030
Ararahy	—	845.724	14.095	12:118$510
Alfredo Ellis	—	814.950	13.583	16:492$400
Santa Eudoxia	30	1.676.910	27.949	34:318$290
Angico	—	170.927	2.849	2:368$270
Monjolinho	22.144	1.812.182	30.203	26:422$210
Jacaré	—	1.072.573	17.876	17:536$7[illegible]0
Santo Ignacio	1.200	34.000	567	586$320
Ribeirão Bonito	60	1.785.505	29.758	33:114$640
Saldanha Marinho	200	622.843	10.381	13:690$990
Capim Fino	2.350	878.435	14.641	18:450$590
Falcão Filho	—	1.312.075	21.868	25:799$690
Campos Salles	67	1.991.136	33.186	41:136$730
Iguatemy	94	1.004.278	16.738	22:271$090
Ayrosa Galvão	—	414.024	6.900	8:254$270
Pederneiras	1.590	1.824.442	30.407	50:025$830
Piatan	—	2.250	38	7$500
S. Paulo dos Agudos	—	243.772	4.063	7:835$360
Taperão	—	2.519.234	41.987	70:070$420
Itaquá	—	667.824	11.130	19:309$470
Batalha	—	61.228	1.020	192$570
Piratininga	117	896.350	14.939	29:193$470
Guayanaz	—	13.754	229	55$100
Baurú	8.529	1.000.382	16.673	31:944$480
Guatapará	50	5.301.101	88.352	131:537$740
Guarany	245	2.827.294	47.122	73:944$000
Martinho Prado	15	5.004.736	83.412	138:822$440
Barrinha	—	1.920.667	32.011	56:430$190
Macuco	7	29.913	499	1:224$750
Passagem	60	79.200	1.320	2:510$820
Cascalho	—	281.592	4.693	9:008$960
Pontal	122	1.488.520	24.809	48:950$960
Somma	484.101	124.692.148	2.078.202	2.758.956$630
De outras linhas para as Estações ou extranho recebido				
Bitolas 1m,60 e 0m,60	—	7.896	132	—
E. F. Araraquara	—	59.576	993	—
„ „ Dourado	—	535.612	5.894	—
„ „ São Paulo a Goyaz	—	44.525	742	—
„ „ Pitangueiras	—	902	15	—
„ „ Mogyana	—	11.584	193	—
„ „ Bragantina	—	15	—	—
„ „ Sorocabana	—	2.925	49	—
„ „ Itatibense	—	488	8	—
„ „ Sorocabana (via Agudos)	—	2.578	43	—
Somma	—	484.101	8.069	—
De outras Companhias para outras ou em transito				
E. F. Araraquara	—	20.472.620	341.210	427:726$000
„ „ Dourado	—	23.601.755	393.363	425:001$130
„ „ São Paulo a Goyaz	—	1.979.860	32.998	80:585$030
„ „ S. Pitangueiras	—	1.508.059	25.134	47:492$690
Somma	—	47.562.294	792.705	980:804$850
Total Geral	—	172 738.543	2.878.976	3.739:761$480

Serviço de baldeação

O movimento havido nas estações baldeadoras da Companhia Paulista nos dois ultimos annos foi o seguinte:

Em Campinas, entre a Paulista e a Mogyana:

	1912	1911
Toneladas de café	231.092	210.952
» » outras mercadorias procedentes da Mogyana	36.508	25.555
Toneladas de outras mercadorias para a Mogyana	163.965	143.998
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	5.221	3.809
Animaes das tabellas 10 e 11	9.399	4.606
Carros e carroças	101	57
Passageiros de 1.ª classe	38.512 1/2	29.785
» » 2.ª classe	54.714 1/2	47.352 1/2

Em Rio Claro, entre as linhas de $1^m,60$ e $1^m,00$ da Companhia Paulista:

	1912	1911
Toneladas de café	166.026	194.073
» » outras mercadorias procedentes das linhas de $1^m,00$	138.382	88.076
Toneladas de outras mercadorios para as linhas de $1^m,00$	159.051	129.643
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	3.177	2.293
Animaes das tabellas 10 e 11	61.234	42.792
Carros e carroças	78	61
Passageiros de 1.ª classe	47.712	34.860
» » 2.ª classe	85.245 1/2	62.738 1/2

Em Louveira, entre a Paulista e a Itatibense:

	1912	1911
Toneladas de café	2.650	3.059
» » outras mercadorias procedentes da Itatibense	6.112	4.380
Toneladas de outras mercadorias para a Itatibense	4.171	3.328
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	858	736
Animaes das tabellas 10 e 11	797	747
Carros e carroças	3	—
Passageiros de 1.ª classe	4.961	4.797 1/2
» » 2.ª classe	16.363 1/2	13.262

Em Campinas, entre a Paulista e a Companhia Campineira de Tracção, Força e Luz, sendo este o unico serviço de baldeação que não é feito pelo pessoal da Companhia:

	1912	1911
Toneladas de café	3.835	4.040
„ „ outras mercadorias procedentes da Companhia Campineira. . . .	87	196
Toneladas de outras mercadorias para a Companhia Campineira	2.509	4.120
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	102	104
Animaes das tabellas 10 e 11	117	195
Carros e carroças.	4	3
Passageiros de 1.ª classe	12	2
„ „ 2.ª classe	8	17 ½

Em Campinas, entre a Paulista e a E. de F. Funilense:

	1912	1911
Toneladas de café	646	998
„ „ outras mercadorias procedentes da E. de F. Funilense	7.588	4.128
Toneladas de outras mercadorias para a E. de F. Funilense	2.031	2.306
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	138	114
Animaes das tabellas 10 e 11	88	26
Carros e carroças.	1	2
Passageiros de 1.ª classe	123 ½	77
„ „ 2.ª classe	207 ½	317

Em Ribeirão Bonito, entre a Paulista e a E. de F. do Dourado:

	1912	1911
Toneladas de café	23.959	27.043
„ „ outras mercadorias procedentes da Dourado	7.399	2.460
Toneladas de outras mercadorias para a Dourado.	21.367	15.790
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	673	497
Animaes das tabellas 10 e 11	1.982	1.548
Carros e carroças.	19	12
Passageiros de 1.ª classe	9.781	6.307 ½
„ „ 2.ª classe	23.359	16.464

Em Porto Ferreira, entre a linha de 1m,60 e a de Santa Rita, de 0m,60, ambas da Companhia Paulista.

	1912	1911
Toneladas de café	6.435	6.279
„ „ outras mercadorias procedentes da linha de Santa Rita	413	353
Toneladas de outras mercadorias para a linha de Santa Rita	4.587	3.856
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	346	220
Animaes das tabellas 10 e 11	255	228
Carros e carroças.	4	1
Passageiros de 1.ª classe	5.627 ½	4.085 ½
„ „ 2.ª classe	11 401	9.785 ½

Em Descalvado, entre a linha de 1m,60 e a Descalvadense de 0m,60, ambas da Companhia Paulista:

	1912	1911
Toneladas de café	3.325	3.953
„ „ outras mercadorias procedentes da Descalvadense	199	132
Toneladas de outras mercadorias para a Descalvadense.	2.386	2.845
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	35	29
Animaes das tabellas 10 e 11	57	64
Carros e carroças.	1	—
Passageiros de 1.ª classe	382	310
„ „ 2.ª classe	3.072 ½	2.701 ½

Em São Paulo dos Agudos, entre a Paulista e a Sorocabana Railway:

	1912	1911
Toneladas de café	3	1
„ „ outras mercadorias procedentes da Sorocabana Railway.	24	14
Toneladas de outras mercadorias para a Sorocabana Railway	32	30
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9.	15	9
Animaes das tabellas 10 e 11	—	—
Carros e carroças.	—	—
Passageiros de 1.ª classe	13	—
„ „ 2.ª classe	6	32

Em Araraquara não se faz baldeação de cargas entre a Paulista e a E. de F. de Araraquara, porque, sendo ambas da mesma bitola, existe trafego reciproco de vagões entre as duas Companhias.

Em Campinas entre a Companhia Paulista e a Estrada São Paulo e Minas:

	1912
Toneladas de café	2.751
„ „ outras mercadorias procedentes da São Paulo e Minas	4
Toneladas de outras mercadorias para a São Paulo e Minas	561
Toneladas de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	9
Animaes das tabellas 10 e 11	—
Carros e carroças.	—
Passageiros de 1.ª classe	—
„ „ 2.ª classe	—

3.º — Despesa

A despesa da Companhia foi de:

em 1911	11.911:376$338
em 1912	14.364:717$748
Differença para mais em 1912 . .	2.453:341$410

Comparação da despesa da Companhia nos dois ultimos annos

Linhas	1912	1911	Differença em 1912	
			para mais	para menos
Linhas de 1m,60 e 0m,60	6.746:067$212	5.706:540$061	1.039:527$151	—
Linhas de 1m,0 — **Secção Rio Claro**	6.916:466$885	5.634:838$122	1.281:628$763	—
Todas as linhas	13.662:534$097	11.341:378$183	2.321:155$914	—
Escriptorio Central	702:183$651	569:998$155	132:185$496	—
Total Geral . .	14.364:717$748	11.911:376$338	2.453:341$410	—

A despesa geral da Companhia a começar de 1872, data da inauguração do trafego, consta do seguinte quadro:

Annos	Despesa
1872	186:262$224
1873	259:823$154
1874	283:510$724
1875	365:360$766
1876	484:649$218
1877	567:156$781
1878	687:074$060
1879	747:796$839
1880	771:861$267
1881	877:816$909
1882	918:392$621
1883	1.119:230$851
1884	1.267:930$192
1885	1.155:201$514
1886	1.266:121$925
1887	1.256:820$448
1888	1.361:457$781
1889	1.746:114$388
1890	1.597:997$615
1891	2.510:912$371
1892	4.920:252$529
1893	6.180:472$486
1894	5.601:166$385
1895	6.822:049$974
1896	9.193:917$367
1897	9.894:766$943
1898	10.070:984$850
1899	9.310:469$827
1900	9.132:355$850
1901	9.897:085$933
1902	11.303:315$242
1903	9.571:201$900
1904	9.241:364$907
1905	8.698:431$263
1906	8.659:739$026
1907	10.327:340$869
1908	10.416:979$838
1909	12.471:484$164
1910	10.504:324$134
1911	11.911:376$338
1912	14.364:717$748

Até 1897 estão incluidas nas despesas as verbas de juros e descontos e de imposto de dividendos.

As despesas de custeio em 1912 são assim distribuidas em pessoal, material e contas pelos diversos departamentos do serviço.

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Linhas de 1m,60 e de 0m,60				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	304:965$180	12:080$498	—	317:045$678
Trafego	1.413:089$448	132:673$671	73:026$350	1.618:789$469
Telegrapho	235:889$150	44:953$823	3:616$700	284:459$673
Locomoção	1.212:781$627	2.167:694$960	46:459$830	3.426:936$417
Linhas e Edificios	621:906$065	317:010$362	30:837$462	969:753$889
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	23:626$970	23:626$970
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	52:881$630	52:881$630
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	—	—	20$720	20$720
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	—	—
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	—	—
Despesas judiciaes	—	—	—	—
Taxa de esgotos e consumo d'agua em diversas estações	—	—	14:240$700	14:240$700
Diversas outras despesas	—	—	38:312$066	38:312$066
Total	3.788:631$470	2.674:413$314	283:022$428	6.746:067$212

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Secção Rio Claro				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	304:913$140	12:080$396	—	316:993$536
Trafego	1:282:617$285	87:452$638	22:192$865	1.392:262$788
Telegrapho	175:970$410	46:247$700	—	222:218$110
Locomoção	1.131:507$420	1.967:262$210	13.281$770	3.112:051$400
Linhas e Edificios	1.148:543$870	518:559$752	112:163$366	1.779:266$988
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	14:276$720	14.276$720
Contadoria Central e Commissão de Tarifas	—	—	33:331$940	33:331$940
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias	—	—	—	—
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	—	—
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	—	—
Despesas judiciaes	—	—	—	—
Taxa de esgotos e consumo d'agua em diversas estações	—	—	6:875$850	6:875$850
Diversas outras despesas	—	—	39:189$553	39:189$553
Total	4.043:552$125	2.631:602$696	241:312$064	6.916:466$885

Verbas de despesa	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as linhas				
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado. . . .	609:878$320	24:160$894	—	634:039$214
Trafego	2.695:706$733	220:126$309	95:219$215	3.011:052$257
Telegrapho	411:859$560	91:201$523	3:616$700	506:677$783
Locomoção	2.344:289$047	4.134:957$170	59:741$600	6.538:987$817
Linhas e Edificios	1.770:449$935	835:570$114	143:000$828	2.749:020$877
Aluguel de carros, vagões e encerados	—	—	37:903$690	37:903$690
Contadoria Central	—	—	86:213$570	86:213$570
Indemnisação por avaria ou extravio de mercadorias .	—	—	20$720	20$720
Indemnisação por animaes mortos na linha	—	—	—	—
Impostos	—	—	—	—
Annuncios, sellos e telegrammas	—	—	—	—
Despesas judiciaes	—	—	—	—
Taxa de esgotos e consumo d'agua em diversas estações .	—	—	21:116$550	21:116$550
Diversas outras despesas	—	—	77:501$619	77:501$619
Total.	7.832:183$595	5.306:016$010	524:334$492	13.662:534$097

As despesas de pessoal e material no ultimo quinquennio, constam do seguinte quadro:

ANNOS	Bitolas de 1m,60 e 0m,60		Secção Rio Claro		Todas as linhas	
	Pessoal	Material	Pessoal	Material	Pessoal	Material
1908. .	3.050:400$205	2.067:014$097	2.844:653$925	1.668:386$873	5.895:054$130	3.735:400$970
1909. .	3.272:684$824	2.956:170$889	3.046:384$352	1.859:512$285	6.319:069$176	4.815:683$174
1910. .	3.139:803$895	1.917:780$766	3.210:411$925	1.301:233$278	6.350:215$820	3.219:014$044
1911. .	3.172:136$220	2.237:033$414	3.415:985$870	1.995:835$691	6.588:122$090	4.232:869$105
1912. .	3.788:631$470	2.674:413$314	4.043:552$125	2.631:602$696	7.832:183$595	5.306:016$010

Os seguintes quadros mostram a receita e despesa, o saldo ou deficit do custeio e o coefficiente do trafego ou a relação por cento da despesa para a receita, nas diversas linhas da Companhia Paulista, desde 1872, em que foi entregue ao trafego o seu primeiro trecho de linha:

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
Bitola de 1m,60 e de 0m,60					
1872	311:101$740	182:152$194	128:949$540	—	59
1873	648:360$351	248:903$619	399:450$732	—	38
1874	748:441$087	274:841$219	473:599$868	—	36
1875	885:431$432	357:490$141	527:941$291	—	40
1876	1.120:363$974	474:299$977	646:063$997	—	42
1877	1.465:561$433	543:806$325	921:755$108	—	37
1878	1.915:581$380	667:300$460	1.248:280$920	—	35
1879	2.018:700$150	715:719$411	1.302:980$739	—	35
1880	1.827:706$860	697:327$639	1.130:370$221	—	38
1881	2.190:852$950	839:408$371	1.351:444$579	—	38
1882	2.523:613$355	892:453$480	1.631:159$875	—	35
1883	2.557:794$150	1.061:730$660	1.496:063$490	—	42
1884	2.585:623$870	1.058:942$610	1.526:681$260	—	41
1885	2.804:399$110	1.105:021$370	1.699:377$740	—	39
1886	2.971:615$360	1.211:639$070	1.759:975$190	—	41
1887	2.912:461$460	1.205:377$230	1.707:084$230	—	41
1888	3.546:332$750	1.291:035$930	2.255:296$820	—	36
1889	4.233:308$210	1.552:791$531	2.710:516$679	—	36
1890	4.901:834$943	1.312:593$400	3.859:241$540	—	27
1891	6.227:245$700	2.153:950$545	4.073:295$155	—	35
1892	6.987:211$590	3.462:766$235	3.524:445$355	—	49
1893	7.181:475$770	3.877:399$269	3.304:076$501	—	54
1894	9.508:352$815	3.564:072$602	5.944:280$213	—	37
1895	11.632:689$350	4.141:977$084	7.490:712$266	—	36
1896	13.132:281$453	5.554:535$891	7.577:745$562	—	42
1897	14.465:422$010	5.911:364$501	8.554:057$509	—	40
1898	13.407:406$310	6.380:774$986	7.026:631$324	—	47
1899	13.858:179$413	5.787:191$920	8.070:987$493	—	42
1900	14.484:307$790	5.488:979$395	8.995:328$395	—	38
1901	17.130:305$400	5.404:587$089	11.725:718$311	—	31
1902	15.155:286$540	6.607:240$399	8.548:046$141	—	44
1903	12.172:625$600	5.174:561$242	6.998:064$358	—	43
1904	10.915:163$510	4.997:179$766	5.917:983$744	—	46
1905	10.504:797$147	4.615:697$775	5.889:099$372	—	44
1906	15.100:430$568	4.593:845$518	10:506:585$050	—	30
1907	14.557:478$997	5.604:418$584	8.953:060$413	—	38
1908	14.084:384$064	5.384:086$140	8.700:297$924	—	38
1909	16.484:261$462	6.616:060$634	9.868:200$828	—	40
1910	13.633:956$161	5.357:384$084	8.276:572$077	—	39
1911	16.002:290$542	5.706:540$061	10.295:750$481	—	36
1712	17.978:644$722	6.746:067$212	11.232:577$510	—	38

Annos	Receita	Despesa	Saldo	Deficit	Coefficiente do trafego
		Secção Rio Claro			
1892	1.954:978$769	938:675$788	1.016:302$981	—	48
1893	2.791:158$190	1.576:562$829	1.214:595$361	—	56
1894	4.211:405$625	1.574:363$349	2.637:042$276	—	37
1895	5.358:959$580	2.170:176$887	3.188:782$703	—	40
1896	6.143:846$646	2.957:947$670	3.185:898$776	—	48
1897	7.295:013$070	3.300:148$538	3.994:864$532	—	45
1898	6.627:557$900	3.233:000$004	3.394:557$896	—	49
1899	6.938:672$410	3.047:374$851	3.891:297$559	—	44
1900	7.150:840$160	3.123:028$428	4.027:811$732	—	44
1901	9.784:048$840	4.023:011$590	5.761:037$250	—	41
1902	9.525:956$410	4.289:465$577	5.236:490$833	—	45
1903	7.877:761$270	4.153:408$958	3.724:352$312	—	53
1904	7.313:128$340	4.083:891$612	3.229:236$728	—	56
1905	7.898:738$470	3.914:750$698	3.983:987$772	—	50
1906	11.973:055$522	3.817:744$837	8.155:310$685	—	32
1907	9.983:465$466	4.187:582$826	5.795:882$640	—	42
1908	8.281:035$646	4.584:389$913	3.696:645$733	—	55
1909	10.012:532$656	5.070:897$962	4.941:634$694	—	51
1910	8.857:033$968	4.767:804$684	4.089:229$284	—	54
1911	10.824:882$960	5.634:838$122	5.190:044$838	—	48
1912	12.583:802$569	6.916:466$885	5.667:335$684	—	55
		Via Fluvial			
1890	132:886$662	180:723$228	—	47:836$562	136
1891	199:107$760	224:127$574	—	25:019$814	113
1892	205:697$400	304:381$408	—	98:684$008	148
1893	172:424$240	334:138$585	—	161:714$345	174
1894	190:336$580	271:053$945	—	80:717$065	142
1895	228:898$000	247:880$003	—	18:983$303	108
1896	338:897$560	272:961$392	65:936$168	—	80
1897	314:703$590	277:043$035	37:660$555	—	88
1898	338:806$800	310:294$590	28:512$360	—	42
1899	368:518$580	318:025$570	50:493$010	—	86
1900	379:770$940	322:491$879	57:279$061	—	85
1901	331:288$700	274:860$424	56:428$276	—	83
1902	209:625$080	222:912$593	—	13:287$513	106
1903	8:545$260	36:077$891	—	27:532$631	422

O seguinte quadro demonstra a discriminação da despesa de custeio, em 1912 e 1911, por differentes unidades.

UNIDADES	Linhas de 1m,60 e de 0m,60		Linha de 1m,00 Secção Rio Claro		Em geral	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Trem kilometro	4$176	3$848	2$765	2$765	3$319	3$322
Vehiculo de 4 rodas . . .	$181	$175	$114	$119	$139	$141
Tonelada de peso util . .	$052	$051	$055	$055	$053	$053

Só foram considerados os serviços retribuidos.

A despesa do Escriptorio Central, em S. Paulo, foi partilhada em partes eguaes pelas linhas de 1m,60 e de 1m,00.

Deixamos de incluir a despesa média por passageiros e por tonelada kilometro de mercadorias, porquanto não dispomos de dados para precisal-a de modo acceitavel.

A determinação do peso util a que se referem os coefficientes supra indicados, consta dos quadros de utilização dos trens e vehiculos no transporte retribuido de viajantes e mercadorias.

As despesas totaes em 1912 da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado, se distribuem do seguinte modo pelas tres repartições:

Repartições	Linhas de $1^m,60$ e de $0^m,60$				Secção Rio Claro				Em geral			
	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total	Pessoal	Material	Contas	Total
Inspectoria Geral .	38:635$000	459$795	—	39:094$795	38:635$000	459$785	—	39:094$785	77:270$000	919$580	—	78:189$580
Contadoria . . .	187:369$600	8:299$650	—	195:669$250	187:369$570	8:299$580	—	195:669$150	374:739$170	16:599$230	—	391:838$400
Almoxarifado . .	78:960$580	3:321$053	—	82:281$633	78:908$570	3:321$031	—	82:229$601	157:869$150	6:642$084	—	164:511$234
Total. . .	304:965$180	12:080$498	—	317:045$678	304:913$140	12:080$396	—	316:993$586	609:878$320	24:160$894	—	634:039$214

A concentração de todo o serviço de escripta na Contadoria, de preferencia a deixal-o nos estações, continúa a dar o melhor resultado, contribuindo de modo sensivel para a diminuição do numero de erros.

Transcrevo o que a respeito consta do relatorio do Inspector da Contadoria Central das Estradas de Ferro no anno de 1912.

Annexo N.° 5

«Neste Annexo vem mencionado o numero de despachos e dos erros verificados nos expedidos; bem assim a porcentagem que coube, respectivamente, a cada uma das Companhias, e pelo qual se verifica que o numero de despachos foi de 2.379.377 contra 1.979.300 do anno de 1911. O numero de erros foi de 1.197 ou mais 404 do que no anno anterior; como tudo se verifica pelo quadro abaixo:»

Companhias	Numero total de despachos	Erros em despachos expedidos	
		Numero	Porcentagem
São Paulo Railway.	1.319.765	488	0,036
„ „ „ Secção Bragantina	36.914	14	0,037
Paulista de E. de F. e Secção Rio Claro	429.284	63	0,014
Campineira de Tracção, Luz e Força	5.209	—	—
Itatibense.	16.455	31	0,188
Mogyana de E. de Ferro e Ramaes	391.916	33	0,008
Araraquara e Pto. a Rio Preto . .	55.337	16	0,028
S. Paulo a Goyaz e Secção Pitang.as	15.003	20	0,133
Dourado	30.287	55	0,181
Sorocabana Railway	68.173	35	0,051
Estrada de Ferro Funilense. . .	9.568	2	0,020
São Paulo e Minas.	1.466	4	0,272
Total	2.379.377	761	—

Durante o anno de 1912 foram impressos na Contadoria para fornecimento ás estações 2.057,540 bilhetes de passageiros, sendo:

Para as estações das linhas de 1m,60 e 0m,60 . 889.660
» » » da Secção de Rio Claro . . 1.167.880

Pessoal

Não houve alteração no quadro do pessoal. O Contador é digno de louvor pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

Durante o anno de 1912 a média do pessoal encarregado dos serviços da Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado foi de 159 empregados, assim distribuidos:

Inspectoria Geral

Inspector Geral	1	
Secretario	1	
Continuo	1	3

Contadoria

Contador.	1	
Ajudante do Contador	1	
Auxiliar	1	
Caixa	1	
Ajudante do Caixa	1	
Pagador	1	
Ajudante do Pagador	1	
Auxiliares do Pagador	2	
Chefes de Secção	5	
Escripturarios e Praticantes	78	
Agente em Jundiahy S. P. R.	1	
Ajudante	1	
Encarregados da escripta de carros, vagões e encerados	5	
Apontadores de carros, vagões e encerados . .	4	
Typographo	1	
Continuos	5	109

Almoxarifado

Almoxarife	1	
Chefe de deposito	1	
Escripturarios	20	
Praticantes	4	
Feitor	1	
Conferente	1	
Armazenistas	5	
Trabalhadores	14	47
		159

III

Trafego

Percurso dos vehiculos e trens

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total		Kilometros percorridos pelos trens
	de viajantes	de breakes e correio	de animaes	de Mercadorias		de vehiculos	de eixos	
				carregados	vasios			
Bitola de 1m,60								
Viajantes	7.934.811	2.920.579	279.645	—	—	11.135.035	21.824.715	702.471
Mixtos.	352.784	—	—	503.116	209.738	1.065.638	2.088.660	79.019
Cargas.	427.226	—	915.827	19.832.631	5.428.624	26.604.308	52.144.501	864.057
Serviço	26.793	—	—	303.612	268.072	598.477	1.172.914	63.398
Total em 1912	8.741.614	2.920.579	1.195.472	20.639.359	5.906.434	39.403.458	77.230.790	1.708.945
» » 1911	7.954.806	2.605.259	774.228	17.283.848	6.837.197	35.455.338	69.492.476	1.614.422
Differença em 1912	+ 786.808	+ 315.320	+ 421.244	+ 3.355.511	— 930.763	+ 3.948.120	+ 7.738.314	+ 094.523
Secção Rio Claro								
Viajantes	7.191.812	2.395.629	504.627	—	—	10.092.068	20.184.136	873.047
Mixtos.	363.060	52.638	—	808.561	209.070	1.443.329	2.886.658	91.068
Cargas.	662.891	—	5.152.232	33.989.345	12.292.404	52.096.872	104.193.744	1.664.400
Serviço	133.877	1.744	—	2.774.181	2.311.040	5.220.842	10.441.684	252.299
Total em 1912	8.351.640	2.450.011	5.656.859	37.582.087	14.812.514	68.853.111	137.706.222	2.880.814
» » 1911	6.220.486	1.857.528	2.616.276	31.094.538	12.572.770	54.361.598	108.723.196	2.351.812
Differença em 1912	+ 2.131.154	+ 592.483	+ 3.040.583	+ 6.487.549	+ 2.239.744	+ 14.491.513	+ 28.983.026	+ 529.002

Percurso dos vehiculos e trens

TRENS	Kilometros percorridos pelos vehiculos					Percurso total		Kilometros percorridos pelos trens
	de viajantes	de breakes e correio	de animaes	de Mercadorias carregados	de Mercadorias vasios	de vehiculos	de eixos	
Descalvadense								
Viajantes	984	—	—	—	—	984	1.968	148
Mixtos.	48.752	2 624	84	33.364	7.746	92.570	185.140	10.248
Cargas.	—	—	—	14.926	3.570	18.496	36.992	3.740
Serviço	336	—	—	510	540	1.386	2.772	494
Total em 1912	50.072	2.624	84	48.800	11.856	113.436	226.872	14.630
» » 1911	46.544	—	336	53.718	12.846	113.444	226.888	17.072
Differença em 1912	+ 3.528	+ 2.624	— 252	— 4.918	— 990	— 8	— 16	— 2.442
Santa Rita								
Viajantes	81.916	39.342	3.712	—	—	124.970	249.940	20.007
Mixtos	—	—	—	—	—	—	—	—
Cargas.	1.850	—	—	184.973	75.107	261.930	523.860	19.890
Serviço	2.844	—	—	87.257	96.150	186.251	372.502	25.780
Total em 1912	86.610	39.342	3.712	272.230	171.257	573.151	1.146.302	65.677
» » 1911	81 912	39.380	3.226	149.658	77.606	351.782	703.564	40.094
Differença em 1912	+ 4.698	— 38	+ 486	+ 122.572	+ 93.651	+ 221.369	+ 442.738	+ 25.583

Transporte retribuido de viajantes, bagagens e encommendas, animaes e mercadorias e seus percursos

Linhas de 1m,60 e de 0m,60

			1912	1911
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	304.356 ½	231.658 ½
		2.ª classe	785.359 ½	634.759 ½
		Em geral	1.089.716	866.418
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	20.895.740	16.425.977 ½
		2.ª classe	36.905.134 ½	29.069.506 ½
		Em geral	57.800.874 ½	45.495.484
Percurso kilometrico médio de um viajante		1.ª classe	68,6	70,9
		2.ª classe	47,0	45,8
		Em geral	53,0	52,8
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	85,501	58.202
		Referidos a 1 kilometro	9.725.022	6.550.854
Percurso kilometrico médio de 1 animal			113,7	112,5
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	17.584.940	13.297.175
		Referidos a um kilometro	1.221.526.019	929.888.356
Percurso kilometrico médio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			69,5	69,9
Numero de toneladas	Embarcadas	Café	472.739	482.785
		Diversas	781.231	591.582
		Em geral	1.253.970	1.074.367
	Referidas a 1 kilometro	Café	42.405.337	45.294.038
		Diversas	63.867.163	48.333.980
		Em geral	106.272.500	93.628.018
Percurso kilometrico médio de 1 tonelada		Café	89,7	93,8
		Diversas	81,2	81,7
		Em geral	84,7	87,1

	1912	1911

Peso util transportado em toneladas-kilometro

	1912	1911
Viajantes a 500 kilos por um	28.900.437	22.747.742
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	972.502	929.888
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	1.221.526	655.085
Mercadorias	106.282.816	93.628.018
Total do peso util transportado em toneladas-kilometro	137.377.281	117.960.733

Secção Rio Claro

			1912	1911
Numero de viajantes	Embarcados	1.ª classe	236.267 ½	167.157 ½
		2.ª classe	864.222 ½	586.574
		Em geral	1.100.490	753.731 ½
	Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	17.885.599	13.521.706
		2.ª classe	47.112.382 ½	32.633.210 ½
		Em geral	64.997.981 ½	46.154.916 ½
Percurso kilometrico médio de 1 viajante		1.ª classe	75,7	80,9
		2.ª classe	54,5	55,6
		Em geral	59,1	61,2
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	86.469	62.324
		Referidos a 1 kilometro	22.704.294	15.593.570
Percurso kilometrico médio de um animal			262,6	250,2
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	9.348.081	6.698.809
		Referidos a 1 kilometro	866.264.858	593.941.626
Percurso kilometrico médio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			92,7	88,7

		1912	1911
Numero de toneladas de mercadorias — Embarcadas	Café	172.739	200.956
	Diversas	451.788	333.192
	Em geral	624.527	534.148
Numero de toneladas de mercadorias — Referidas a 1 kilometro	Café	[1]) 26.886.534	[2]) 31.824.506
	Diversas	70.694.731	50.728.127
	Em geral	97.581.265	82.552.633
Percurso kilometrico médio de 1 tonelada de	Café	155,6	158,3
	Diversas	156,5	152,2
	Em geral	156,2	154,6

Peso util transportado em toneladas-kilometro

	1912	1911
Viajantes a 500 kilos por um	32.498.991	23.077.458
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	2.270.429	593.942
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	866.265	1.559.357
Mercadorias	97.595.224	82.552.633
Total do peso util transportado em toneladas-kilometro	133.230.909	107.783.390

Todas as linhas

		1912	1911
Numero de viajantes — Embarcados	1.ª classe	492.950 1/2	363.970 1/2
	2.ª classe	1.564.367 1/2	1.158.562 1/2
	Em geral	2.057.318	1.522.533
Numero de viajantes — Referidos a 1 kilometro	1.ª classe	38.781.339	29.947.683 1/2
	2.ª classe	84.017.517	61.702.717
	Em geral	122.798.856	91.650.400 1/2

[1]) Sendo 20.746.615 no trecho de concessão federal e 6.145.919 no de concessão estadual.
[2]) Sendo 24.204.999 no trecho de concessão federal e 7.619.507 no de concessão estadual.

			1912	1911
Percurso kilometrico médio de 1 viajante		1.ª classe	78,7	82,1
		2.ª classe	53,7	52,3
		Em geral	59,6	60,2
Numero de animaes das tabellas 10 e 11		Embarcados	110.736	77.733
		Referidos a 1 kilometro	32.429.316	22.144.424
Percurso kilometrico médio de um animal			321,9	282,3
Quantidade de kilos de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9		Embarcados	23.755.384	17.578.188
		Referidos a 1 kilometro	2.087.790.877	1.523.829.982
Percurso kilometrico médio de 1 kilo de bagagens, encommendas e animaes da tabella 9			87,9	86,8
Numero de toneladas de mercadorias	Embarcadas	Café	479.452	489.668
		Diversas	935.687	707.054
		Em geral	1.415.139	1.196.722
	Referidas a 1 kilometro	Café	69.291.871	77.118.544
		Diversas	134.561.894	99.062.107
		Em geral	203.853.765	176.180.651
Percurso kilometrico médio de 1 tonelada de		Café	144,5	157,5
		Diversas	143,8	140,1
		Em geral	144,1	147,2

Peso util transportado em toneladas-kilometro

	1912	1911
Viajante a 500 kilos por um	61.399.428	45.825.200
Bagagens, encommendas e animaes da tabella 9	3.242.931	1.523.830
Animaes das tabellas 10 e 11 a 100 kilos por um	2.087.791	2.214.442
Mercadorias	203.878.040	176.180.651
Total do peso util transportado em toneladas-kilometro	270.608.190	225.744.123

As despesas totaes da divisão do Trafego em 1912 se discriminam do seguinte modo pelas diversas verbas.

VERBAS		Pessoal	Material	Contas	Total
Linhas de 1^m,60 e 0^m,60					
Administração		97:857$375	7:973$331	—	105:830$706
Trens		207:104$220	53:367$030	—	260:471$250
Estações		1.108:127$853	71.333$310	73.026$350	1.252:487$513
Telegrapho	Estações	195:920$740	11:948$423	3:208$000	211:077$163
	Conservação das linhas e apparelhos	39:968$410	33:005$400	408$700	73:382$510
Total		1.648:978$598	177:627$494	76:643$050	1.903:249$142

VERBAS	Pessoal	Material	Contas	Total
Secção Rio Claro				
Administração	97:857$355	7:973$318	—	105:830$673
Trens	208:554$470	19:045$230	—	227:599$700
Estações	976:205$460	60:434$090	22:192$865	1.058:832$415
Telegrapho — Estações	156:573$780	10:860$100	—	167:433$880
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	19:396$630	35:387$600	—	54:784$230
Total	1.458:587$695	133:700$338	22:192$865	1.614:480$898
Todas as linhas				
Administração	195:714$730	15:946$649	—	211:661$379
Trens	415:658$690	72:412$260	—	488:070$950
Estações	2.084:333$313	131:767$400	95:219$215	2.311:319$928
Telegrapho — Estações	352:494$520	22:808$523	3:208$000	378:511$043
Telegrapho — Conservação das linhas e apparelhos	59:365$040	68:393$000	408$700	128:166$740
Total	3.107:566$293	311:327$832	98:835$915	3.517:730$040

As despesas da divisão do trafego, inclusive Telegrapho, dão nos dois ultimos annos as seguintes médias, considerando sómente os transportes retribuidos:

UNIDADES	Linhas de 1,60 e de 0,60		Secção Rio Claro		Em Geral	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Trem kilometro	1$120	$876	$614	$554	$813	$689
Vehiculo » de 4 rodas.	$048	$040	$025	$024	$034	$030
Tonelada » de peso util	$014	$011	$012	$011	$012	$011

Transmissões telegraphicas

Os telegrammas transmittidos durante o anno de 1912 constam do seguinte quadro:

	NUMERO DE		RECEITA
	Telegrammas	Palavras	
Linhas de 1m,60 e de 0m,60			
No trafego proprio . . .	63.697	890.166	61:020$555
No trafego extranho . . .	153.880	2.196.293	115:999$375
No trafego em transito . .	73.345	989.158	50:986$030
Total	290.922	4.075.617	228:005$960
Em serviço . . .	320.158	11.121.951	—
Total geral	611.080	15.197.568	228:005$960
Secção Rio Claro			
No trafego proprio . . .	49.684	652.795	44:747$000
No trafego extranho . . .	102.394	1.464.611	76.258$045
No trafego em transito . .	21.612	301.581	15.572$810
Total	173.690	2.418.987	136:577$855
Em serviço . . .	457.899	14.502.815	—
Total geral	631.589	16.921.802	136:577$855

A receita proveniente do telegrapho, no ultimo decennio, foi:

Annos	RECEITA			
	Bitolas de 1m,60 e de 0m,60	Secção Rio Claro	Via Fluvial	Todas as linhas
1903 . .	131:883$600	64:417$700	131$500	196:434$800
1904 . .	139:635$830	71:278$550	—	210:914$380
1905 . .	136:396$770	70:088$880	—	206:485$650
1906 . .	152:845$450	78:107$530	—	230:952$980
1907 . .	148:522$060	79:654$970	—	228:177$030
1908 . .	138:980$205	77:576$695	—	216:496$900
1909 . .	141:156$250	84:228$040	—	225:384$220
1910 . .	158:492$095	94:967$995	—	253:460$090
1911 . .	183:070$975	108:079$590	—	291:150$565
1912 . .	228:005$960	136:577$855	—	364:583$815

Pessoal

Em 11 de Julho de 1912 pediu exoneração do cargo de Chefe do Trafego o Dr. Henrique Burnier.

Desde Julho de 1906 que o Dr. Burnier occupava o referido cargo com grande proficiencia e real dedicação, qualidades de que já havia dado sobejas provas nas commisões que anteriormente desempenhara: Ajudante do Chefe da Locomoção e Chefe da Tracção da bitola de 1m,00.

A' Companhia Paulista dedicou a sua actividade durante cerca de 12 annos.

Mais uma vez torno publicos os meus muitos agradecimentos áquelle meu particular amigo e distincto collega.

Ficou exercendo interinamente o cargo de Chefe do Trafego o Sr. Benedicto Martins, que era o ajudante do Dr. Burnier.

Ao Snr. Martins, velho e dedicado empregado da Paulista, agradeço os seus relevantes serviços durante a nova commissão.

A média do pessoal em serviço, durante o anno de 1912 foi de 1.944 pessoas, assim discriminada:

	Linha de 1m,60 e 0m,60	Secção Rio Claro	TOTAL	
			1912	1911
Chefe	1	—	1	1
Ajudantes	1	1	2	2
Auxiliares, escripturarios, ajudantes e praticantes	19	14	33	30
Conservação da linha telegraphica e apparelhos	6	3	9	9
Chefes de estações e ajudantes	44	88	132	130
Telegraphistas e praticantes	144	136	280	252
Bilheteiros, conferentes, escripturarios, ajudantes, praticantes e porteiros	240	87	327	278
Manobradores, mensageiros, portadores, vigias e trabalhadores	765	249	1.014	979
Guardas porteiras	12	2	14	14
Guardas, ajudantes e praticantes de trens	63	69	132	133
Total	1.295	649	1.944	1.828

IV

Linha, Edificios e Construcção

Continúa á testa desta importante divisão, prestando, com inexcedivel dedicação e muita intelligencia os melhores serviços á Companhia Paulista, o distincto collega Dr. Alberto de Mendonça Moreira.

Passo a transcrever, em sua integra, o importante e bem elaborado relatorio que me foi apresentado por aquelle habil profissional, onde se acham reunidas as mais detalhadas informações sobre tudo quanto concerne a essa divisão do serviço.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Linha, referente ao anno de 1912.

Ao Illm. Snr.

Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade

M. D. Inspector Geral.

Alberto de Mendonça Moreira

Chefe da Linha.

Linha

A extensão total de linha a conservar, durante o anno de 1912, foi:

Linha principal.	1.152,328
Desvios	227,178
Total . . .	1.379,506

Houve sobre a extensão conservada do anno anterior o accrescimo de 1.452 metros em linha principal e 16.559 metros de desvios em diversas estações. O accrescimo em linha principal foi na linha de ligação da C. P. com C. M. no Ramal Santa Veridiana.

O quadro abaixo dá a extensão total discriminada das linhas e dos desvios e o numero de chaves:

Designação das linhas	Extensão de			N.º de chaves	
	Linha principal	Desvios	Total	Parcial	Total
Bitola de 1m,60	km.	km.	km.		
Tronco — Jundiahy a Descalvado.	223,773	81,648		405	
Ramal — Rio Claro	16,875	16,883		63	
„ — Santa Veridiana . . .	40,374	5,516	385,069	35	503
Bitola de 1m,00					
Tronco — Rio Claro a Barretos .	332,954	68,143		381	
Ramal — Jahú	142,952	16,063		97	
„ — Agua Vermelha . . .	62,976	1,897		19	
„ — Ribeirão Bonito . . .	40,115	3,243		21	
„ — Agudos.	120,552	10,641		75	
„ — Mogy-Guassú	92,711	7,166		54	
„ — Baurú	38,178	2,436	940,027	18	665
Bitola de 0m,60					
Linha de Santa Rita.	27,028	2,292		22	
„ Descalvadense	13,840	1,435	44.595	15	37
Desvios particulares					
Bitola de 1m,60					
Tronco — km. 30 + 338. .	—	0,133		1	
„ — „ 43 + 127. .	—	0,103		1	
„ — „ 43 + 299. .	—	0,271		1	

Designação das linhas	Extensão de			N.º de chaves	
	Linha principal	Desvios	Total	Parcial	Total
	km.	km.	km.	km.	km.
,, — ,, 43 + 449. .	—	0,127		1	
,, — ,, 44 + 214. .	—	0,152		1	
,, — ,, 69 + 630. .	—	0,287		1	
,, — ,, 93 + 565. .	—	0,100		1	
,, — ,, 105 + 092. .	—	0,088		1	
R.al R. Claro — ,, 16 + 414. .	—	0,190	1,451	1	9
Bitola de 1m,00					
Tronco — Cuscuzeiro .	—	0,060		1	
,, — São Carlos .	—	0,439		3	
,, — Ibaté . . .	—	0,232		1	
,, — Araraquara .	—	0,421		2	
,, — Corrego Rico	—	0,124		1	
,, — km. 246 + 236	—	0,160		1	
,, — Bebedouro .	—	0,107		1	
,, — km. 277 + 467	—	0,175		1	
,, — Collina . .	—	0,789		2	
,, — Palmar . .	—	0,360		2	
,, — km. 320 . .	—	0,200		1	
,, — ,, 324 . .	—	0,348		3	
Ramal Jahú — ,, 137 . .	—	0,096		1	
,, ,, — ,, 142 . .	—	0,142		2	
,, ,, — ,, 143 . .	—	0,113		1	
Ramal R. Bonito — Monjolinho .	—	0,059		1	
Ramal Agudos — km. 12 . .	—	0,200		2	
,, ,, — ,, 42 . .	—	0,129		1	
,, ,, — ,, 47 . .	—	0,102		1	
,, ,, — ,, 54 . .	—	0,130		1	
,, ,, — ,, 56 . .	—	0,120		1	
,, ,, — ,, 56 . .	—	0,300		1	
,, ,, — ,, 72 . .	—	0,129		1	
,, ,, — ,, 93 . .	—	0,142		1	
R.al Mogy-Guassú — ,, 41 . .	—	2,485		1	
,, ,, — ,, 62 . .	—	0,160		2	
Ramal Baurú — ,, 32 . .	—	0,120		1	
,, ,, — ,, 32 . .	—	0,120	7,962	1	38
Bitola de 0m,60					
Linha de Santa Rita — km. 9 + 438	—	0,099		2	
,, ,, ,, — ,, 13 + 630	—	0,052		1	
,, ,, ,, — ,, 19 + 443	—	0,068		1	
,, ,, ,, — ,, 22 + 498	—	0,053		1	
,, Descalvadense — ,, 3 + 229	—	0,028		1	
,, ,, — ,, 5 + 321	—	0,102	0,402	1	7
	1.152,328	227,178	1.379,506		1.259

A alteração da extensão de desvios e do numero de chaves foi a seguinte:

Bitola de 1m,60

Foram construidos os seguintes:

Em Vallinhos	277	metros	de	desvios	com	1	chave
„ Tatú.	648	„	„	„	„	4	„
„ Limeira.	469	„	„	„	„	4	„
„ São Bento	84	„	„	„	„	1	„
„ Descalvado.	60	„	„	„	„	—	„
„ Rio Claro	2712	„	„	„	„	6	„
„ Santa Veridiana . . .	909	„	„	„	„	6	„
Km. 30+338 — — (Particular)	133	„	„	„	„	1	„
„ 93+565 — — „ .	100	„	„	„	„	1	„
„ 16+414 R.al R. Claro „ .	190	„	„	„	„	1	„
Somma .	5582	„	„	„	„	25	„

Bitola de 1m,00

Foram construidos:

Em Rio Claro	3799	metros	de	desvios	com	7	chaves
„ V. Rio Claro . . .	100	„	„	„	„	1	„
„ São Carlos. . . .	419	„	„	„	„	1	„
„ Retiro	403	„	„	„	„	2	„
„ Fortaleza	340	„	„	„	„	2	„
„ Araraquara. . . .	59	„	„	„	„	1	„
„ Tapuya.	250	„	„	„	—	—	—
„ Rincão	290	„	„	„	—	—	—
„ Tymbira	490	„	„	„	„	2	„
No Posto telegraphico do km. 185	340	„	„	„	„	2	„
Em Jaboticabal . . .	96	„	„	„	„	1	„
„ Mandembo. . . .	248	„	„	„	„	2	„
„ Palmar	343	„	„	„	„	1	„
„ Collina	197	„	„	„	„	2	„
„ „ (Particular) .	496	„	„	„	—	—	—
„ Palmar „ .	160	„	„	„	—	—	—
„ Campo Alegre . .	48	„	„	„	—	—	—
Km. 98 do Ramal Jahú .	170	„	„	„	„	1	„
Em Dois Corregos . .	440	„	„	„	„	5	„
„ Jahú.	369	„	„	„	„	4	„
„ Pederneiras . . .	397	„	„	„	„	3	„
„ Piratininga . . .	200	„	„	„	„	1	„
No km. 56 Ramal Agudos (Particular) . . .	166	„	„	„	—	—	—
No km. 32 Ramal Baurú (Particular) . . .	120	„	„	„	„	1	„
Em Monjolinho . . .	220	„	„	„	„	1	„
„ Jacaré	380	„	„	„	„	2	„
„ Santo Ignacio. . .	220	„	„	„	„	2	„
„ Canchim	55	„	„	„	—	—	—
„ S. Carlos (Particular).	211	„	„	„	„	1	„
Somma . .	11,026	„	„	„	„	45	„

Bitola de 0m,60

Foram construidos:

Em Santa Rita. . . .	8	metros	de	desvios	com	1	chave
„ Descalvado	43	„	„	„	—	—	—
Somma . .	51	„	„	„	„	1	„

Materiaes

a) Trilhos e accessorios

Na conservação ordinaria das diversas linhas foi empregado o material constante do quadro seguinte:

Designação	Bitola de $1^m,60$					Bitola de $1^m,00$					Bitola de $0^m,60$				
	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas, etc.	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas, etc.	TOTAL	Substituição	Construcção de desvios	Obras d'Arte	Cercas, etc.	TOTAL
Trilhos de 45 kg. . . .	1.351	253	—	—	1.604	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» » 33 » . . .	863	981	—	—	1.844	424	25	2	5	456	—	—	—	—	—
» » 25 » . . .	—	—	—	—	—	9.262	581	—	8	9.851	—	—	—	—	—
» » 18 » . . .	—	—	—	—	—	556	2.179	110	12	2.857	6.241	—	—	—	6.241
» » 12 » . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	12	—	—	44
» » ferro de 30 kg.	—	16	—	—	16	—	—	2	4	6	—	—	—	—	—
Talas	3.259	1.160	—	—	4.419	19.806	5.998	315	—	26.119	9.765	24	—	—	9.789
Parafusos de juncção . .	17.658	4.555	—	—	22.213	66.266	14.200	137	—	80.603	14.551	—	—	—	14.551
Parafusos de dormentes de aço	1.418	3.820	—	—	5.238	3.430	2.116	—	—	5.546	—	—	—	—	—
Tirefonds	2.477	5.956	—	—	8.433	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pregos.	4.748	14.416	—	—	19.164	285.999	71.329	—	—	357.328	44.409	—	—	—	44.409
Garras.	1.640	9.763	—	—	11.403	4.347	2.116	—	—	6.463	—	—	—	—	—
Sellas	321	—	—	—	321	57	48	—	—	105	—	—	—	—	—
Arruelas	2.933	390	—	—	3.323	2.765	390	—	—	3.155	1.305	—	—	—	1.305
Apparelhos de desvios. .	5	22	—	—	27	24	46	—	—	70	5	—	—	—	5

b) Dormentes de madeira

O movimento de dormentes, nas diversas linhas, durante o anno de 1912, foi o seguinte:

Descripção	Bitola de					
	1m,60		1m,00		0m,60	
Em ser a 1.º de Janeiro de 1912.	24.694	. . .	52.558	. . .	272	
Recebidos de fornecedores durante o anno	44.717	. . .	106.751	. . .	25.080	
Somma . .	. . .	69.411	. . .	159.309	. . .	25.272
Empregados em substituição dos estragados	23.788	. . .	84.979	. . .	669	
Empregados em construcção de desvios .	4.474	. . .	15.729	. . .	962	
Empregados no prolongamento do ramal de Santa Rita	. . .	. . .	. . .	. . .	3.788	
Empregados na linha de Rio Claro a Ityrapina	. . .	. . .	13.819			
Empregados na modificação da linha de Rio Claro a S. Carlos. .	. . .	. . .	2.727			
Empregados em Obras d'Arte	425	. . .	169			
Somma .	. . .	28.687	. . .	117.423	. . .	5.419
Em ser a 1.º de Janeiro de 1913 . . .	. . .	40.724	. . .	41.886	. . .	19.853

Lastro

a) — Lastro de pedra

Bitola de $1^{m},60$

A producção da pedreira situada no kilometro 98, foi:

DESIGNAÇÃO	Em 1911	Em 1912	Differença em 1912
Vagões de pedra britada	4.385	1.928	— 2.457
„ „ „ de construcção . .	275	1.069	+ 794
„ „ „ cascalho	130	428	+ 298

A extensão de linha lastrada de pedra é dada pelo quadro seguinte:

DESIGNAÇÃO	Em 1911	Em 1912	Differença em 1912
	m	m	m
Linha principal	4.939,0	756,0	— 4.183,0
Desvios	4.717,0	588,0	— 4.129,0
	m	m	m
Somma	9.656,0	1.344,0	— 8.312,0

A extensão de linha empedrada, até 31 de Dezembro de 1912, foi:

TRECHO	Linha principal	Desvios	TOTAL
	m	m	m
De Jundiahy a Cordeiro	116.965,0	10.961,0	127.926,0
De Cordeiro a Descalvado	106.681,0	3.290,0	109.971,0
Ramal de Rio Claro	16.878,0	2.140,0	19.018,0
Ramal de Santa Veridiana	39.709,0	1.416,0	41.125,0
	m	m	m
Total.	280.233,0	17.807,0	298.040,0

BITOLA DE $1^m,00$

Toda a pedra para lastro foi extrahida das pedreiras situadas nos seguintes pontos:

Km. 4 do Ramal de Ribeirão Bonito.	294	gondolas
„ 151 do Tronco	4426	„
„ 98 do Ramal do Jahú	4973	„
Total . . .	9693	gondolas

Extensão de linha lastrada de pedra:

DESIGNAÇÃO	Em 1911	Em 1912	Differença em 1912
	m	m	m
Linha principal	87.251,0	69.462,0	—17.789,0
Desvios	770,0	1.008,0	+ 238,0
	m	m	m
Total	88.021,0	70.470,0	—17.551,0

A extensão total de linha empedrada existente em 31 de Dezembro de 1912:

DESIGNAÇÃO	Linha principal	Desvios	Total
	km m	km m	km m
Tronco	208.000,0	1.276,0	209.276,0
Ramal do Jahú	138.492,0	560,0	139.052,0
„ de Agua Vermelha	7.972,0	—	7.972,0
„ „ Ribeirão Bonito	22.241,0	—	22.241,0
„ , Agudos	89.548,0	1.030,0	90.578,0
„ „ Mogy-Guassú	3.218,0	—	3.218,0
„ „ Baurú	38.420,0	390,0	38.810,0
	km m	km m	km m
Total	507.891,0	3.256,0	511.147,0

b) Lastro de terra

Para alargar córtes, alargar e levantar aterros e para limpar valletas de córtes, correram trens de lastro, nas diversas linhas, sendo removidos:

Bitola de $1^m,60$	1.961	vagões de terra
„ „ $1^m,00$	9.401	„ „ „
„ „ $0^m,60$	241	„ „ „
Total .	11.603	„ „ „

Cercas e Cancellas

Pelas turmas ordinarias de conservação, foi feito o seguinte serviço:

Linhas	Cercas		Cancellas	
	Concertadas	Construidas	Substituidas	Assentadas
Bitola de 1m,60	30.875m,0	2.073m,0	40	—
„ „ 1m,00	214.975m,0	64.544m,0	104	14
„ „ 0m,60	1.185m,0	1.592m,0	8	—
Total. . . .	247.035m,0	68.209m,0	152	14

Edificios e Obras d'Arte

Durante o anno foram feitos os seguintes serviços:

Designação		Bitola de 1m,60				Bitola de 1m,00								Bitola de 0m,60			TOTAL GERAL
		Tronco	Ramal Rio Claro	R. Sta. Veridiana	TOTAL	Tronco	Ramal Jahú	R. Agua Vermelha	R. Ribeirão Bonito	Ramal dos Agudos	R. Mogy-Guassú	Ramal Baurú	TOTAL	R. Santa Rita	R. Descalvadense	TOTAL	
Estações	Pintadas	9	1	1	11	15	6	1	—	3	2	—	27	—	—	—	38
	Construidas	1	—	—	1	3	1	—	1	—	—	2	7	—	—	—	8
	Augmentadas	3	1	1	5	3	3	—	—	—	—	—	6	—	—	—	11
Armazens	Pintados	6	—	—	6	3	1	2	—	3	2	—	11	—	—	—	17
	Construidos	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
	Augmentados	1	1	—	2	3	1	—	—	—	—	—	4	—	—	—	6
Casas de empregados	Construidas	13	—	3	16	18	8	—	3	—	3	—	32	—	—	—	48
	Concertadas	8	—	1	9	24	13	—	—		15	—	52	2	—	2	63
Casas de turma	Construidas	—	—	—	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Concertadas	3	—	—	3	7	8	2	1	—	3	—	21	1	—	1	25
Depositos de carros e machinas	Construidos	2	—	1	3	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	4
	Concertados	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Poços	Construidos	3	—	—	3	2	7	—	—	—	—	—	9	—	—	—	12
	Concertados	4	—	4	8	—	6	1	1	—	—	—	8	—	—	—	16
Latrinas	Construidas	11	—	6	17	18	9	8	—	—	5	—	40	2	—	2	59
	Concertadas	5	1	—	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
Mastros de signaes	Pintados	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
	Assentados	1	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	3
Pontes	Concertadas	3	—	—	3	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	4
Pontilhões	Construidos	1	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	4
	Concertados	10	—	—	10	2	4	—	—	—	—	—	6	—	—	—	16
Boeiros	Construidos	6	—	—	6	15	4	—	2	—	—	—	21	—	—	—	27
	Augmentados	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Concertados	4	—	5	9	2	6	—	3	4	—	—	15	—	—	—	24
Passagens	Construidas	—	—	4	4	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	5
	Concertadas	1	—	—	1	7	—	1	—	—	—	—	8	—	—	—	9
Gyradores	Construidos	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
	Concertados	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Muros de arrimo	Construidos	6	—	1	7	7	—	—	—	—	—	—	7	1	—	1	15
	Concertados	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Além d'esses serviços, houve concertos na quasi totalidade das estações e suas dependencias, bem como nos diversos edificios da Companhia, constando estes concertos de retelhamento, substituição de vidros quebrados e reforma do calçamento de algumas plataformas.

Foram construidas umas e estão em construcção outras, muitas casas de empregados, não só do trafego como das outras repartições.

Cumpre aqui notar que, n'estes ultimos cinco annos, além de ter augmentado commodos em casas existentes, temos construido 192 casas.

Trabalhos diversos

A divisão da linha prestou serviços ás outras divisões da Companhia e a diversos particulares, na importancia total de 668:909$101 que é assim distribuida:

Bitolas de 1m,60 e 0m,60

A' Locomoção	24:827$960	
Ao Trafego.	3:289$000	
Ao Almoxarifado	112$000	
Ao Horto Florestal	85$900	
A diversos particulares . . .	30:093$290	58:408$150

Bitola de 1m,00

A' Locomoção	44:427$090	
Ao Trafego.	410$300	
A' Companhia Frigorifica e Pastoril. . .	547:590$941	
A diversos particulares	18:072$620	610:500$951
Total		668:909$101

Despesa por conta de capital

Na divisão da Linha foi, durante o anno de 1912, escripturada em conta de capital a importancia de 2.316:429$599 que é assim distribuida:

Bitolas de 1m,00 e 0m,60

Construcção de nova estação e de casas para empregados em Villa Americana	112:456$900	
Construcção de casas para empregados em Porto Ferreira	9:400$000	
Construcção de casas para empregados em Cordeiros	9:535$000	
Construcção de casas para empregados e de augmento do armazem de Rebouças.	10:536$850	
Construcção de um deposito para o restaurant da estação de Campinas.	4:700$000	
Construção de passagens americanas nos kms. 60, 107, 108 e 109 do tronco e 36 do Ramal Santa Veridiana .	7:915$420	
Construcção de um potilhão no km. 36 do tronco.	2:395$825	
Construcção do augmento da estação de Limeira	7:866$070	
Construcção do augmento da estação de Pirassununga	16:678$061	
Construcção da linha dupla de Jundiahy a Campinas	766:427$905	
Construcção da linha de ligação da Estação de Santa Veridiana á de Lage na Mogyana e de casas de empregados	89:080$645	
Construcção do prolongamento do Ramal de Santa Rita	209:471$247	
Construcção da nova ponte no rio Mogy-Guassú.	10:703$835	1.257:167$758

Bitola de $1^m,00$

(TRECHO ESTADUAL)

Construcção de um posto telegraphico no km. 166 do tronco.	4:280$000	
Construcção de um posto telegraphico no km. 328 do tronco.	11:112$500	
Construcção de casas de empregados em Rincão	20:100$000	
Construcção de casas de empregados em Guariba	8:000$000	
Construcção de casas de empregados em Corrego Rico	3:000$000	
Construcção da casas de empregados em Jaboticabal e augmento da estação	24:878$568	
Construcção de casas de empregados em Bebedouro e augmento da estação	27:823$600	
Construcção da casas de empregados em Collina	4:652$000	
Construcção de casas de empregados em Palmar.	12:698$000	
Construcção do augmento do armazem de Barretos	10:236$800	
Construcção de casas de empregados em Guatapará	4:825$000	
Construcção de casas de empregados em Pontal	9:900$000	
Construcção de casas de empregados em Babylonia	8:068$000	
Construcção de casas de empregados em Santa Eudoxia.	9:600$000	
Construcção da estação de Santo Ignacio no km. 30 do Ramal Ribeirão Bonito.	12:962$510	
Construcção de um boeiro no km. 25 do Ramal Ribeirão Bonito . . .	1:409$600	173:546$578

(TRECHO FEDERAL)

Melhoramentos no traçado da linha de Rio Claro á São Carlos. . .	156:800$553	
Compra de terreno junto ás officinas de Rio Claro	6:519$600	
Custo e collocação de sete portões de ferro na plataforma da estação de Rio Claro.	5:800$000	
Compra de terreno em São Calos. .	5:066$700	
Construção de uma casa para o chefe da estação de São Carlos . . .	15:158$830	
Construcção do augmento da estação de Oliveiras	2:472$970	
Construcção do augmento da estação e armazem de Pederneiras . . .	22:590$332	
Construcção do augmento da estação de Araraquara	24:337$170	
Construcção da nova estação, armazem e diversas casas para empregados em Jahú	169:357$867	
Construcção da nova estação, armazem e diversas casas para empregados em Dois Corregos	104:966$086	
Construcção de casas e augmento do armazem de Baurú.	29:374$160	
Construcção da linha de Rio Claro á Ityrapina	317:791$293	
Despendido com os estudos para adoptar a bitola larga no leito da estrada entre Ityrapina e Jahú e São Carlos.	25:479$702	885:715$263
Total.		2.316:429$599

Despesa de custeio

Com a divisão da Linha despendeu-se:

Annos	Bitolas de		Todas as linhas
	1m,60 e 0m,60	1m,00	
Em 1911	1.074:550$862	1.991:805$645	3.066:356$507
Em 1912	1.770:449$935	978:570$942	2.749:020$877
Differença. . . .	+ 695:899$073	— 1.013:234$703	— 317:335$630

As despesas totaes da Linha em 1912, se distribuem do seguinte modo:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Bitolas de 1m,60 e 0m,60				
Administração	84:291$820	6:640$579		90:932$399
Via Permanente	359:562$105	(1) 184:750$175	807$770	545:120$050
Estações e Edificios	134:047$455	89:297$911	29:094$392	252:439$758
Obras d'Arte	33:672$825	30:062$260	935$300	64:670$385
Cercas e Cancellas	6:263$740	4:670$169		10:933$909
Lastro	4:068$120	1:589$268		5:657$388
Somma	621:906$065	317:010$362	30:837$462	969:753$889

(1) Sendo 89:508$540 de dormentes e 27:857$191 de trilhos.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Bitola de 1m,00				
Administração	84:291$820	4:160$927		88:452$747
Via Permanente	892:019$190	(2) 391:859$118	8:339$200	1.292:217$508
Estações e Edificios	126:712$430	95:716$015	87:040$024	309:468$469
Obras d'Arte	14:507$260	15:972$594	16:097$642	46:577$496
Cercas e Cancellas	18:874$990	6:924$306	686$500	26:485$796
Lastro	12:138$180	3:926$792		16:064$972
Somma	1.148:543$870	518:559$752	112:163$366	1.779:266$988

(2) Sendo 186:238$190 de dormentes e 98:951$180 de trilhos.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
	Todas as linhas			
Administração	168:583$640	10:801$506		179:385$146
Via Permanente	1.251:581$295	(3) 576:609$293	9.146$970	1.837:337$558
Estações e Edificios	260:759$885	185:013$926	116:134$416	561:908$227
Obras d'Arte	48:180$085	46:034$854	17:032$942	111:247$881
Cercas e Cancellas	25:138$730	11:594$475	686$500	37:419$705
Lastro	16:206$300	5:516$060		21:722$360
Somma	1.770:449$935	835:570$114	143:000$828	2.749:020$877

(3) Sendo 275:741$730 de dormentes e 126:308$371 de trilhos.

As despesas de Administração desta divisão communs ás diversas linhas foram distribuidas nas seguintes proporções:

Bitolas de 1m,60 e 0m,60	5,0
Bitola de 1m,00	5,0
Total	10,0

As diversas verbas de despesa da Linha em 1912 comparadas com as do anno anterior, mostram as seguintes differenças:

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Bitolas de 1m,60 e de 0m,60				
Administração	+ 19:115$820	+ 4:136$106		+ 23:251$926
Via Permanente	+ 38:092$200	— (1) 241:401$087	+ 427$570	— 205:881$317
Estações e Edificios	+ 40:781$690	— 1:845$901	+ 6:496$452	+ 45:435$241
Obras d'Arte	+ 18:833$580	+ 15:023$810	+ 935$300	+ 34:792$690
Cercas e Cancellas	+ 2:013$150	+ 306$819		+ 2:319$969
Lastro	— 3:578$930	— 1:136$552		— 4:715$482
Differença	+ 115:260$510	— 227:916$805	+ 7:859$322	— 104:796$973

(1) Sendo 18:520$740 para menos em dormentes e 214:148$073 para menos em trilhos.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Bitola de 1m,00				
Administração	+ 19:115$820	+ 3:368$674		+ 22:484$494
Via Permanente	+ 23:653$360	— (2) 314:088$144	— 2:832$480	— 293:267$264
Estações e Edificios	+ 52:608$550	+ 17:331$219	— 21:018$609	+ 48:921$160
Obras d'Arte	+ 1:405$180	+ 2:380$519	+ 5:512$762	+ 4:537$423
Cercas e Cancellas	+ 4:570$360	— 1:707$788	— 4:952$500	— 2:089$928
Lastro	+ 5:850$620	— 1:024$838		+ 6:875$458
Differença	+ 107:203$890	— 296:451$720	— 23:290$827	— 212:538$657

(2) Sendo 30:007$900 para mais em dormentes e 335:045$720 para menos em trilhos.

Verbas de despesas	Pessoal	Material	Contas	TOTAL
Todas as Linhas				
Administração	+ 38:231$640	+ 7:504$780		+ 45:736$420
Via Permanente	+ 61:745$560	— (3) 558:489$231	— 2:404$910	— 499:148$581
Estações e Edificios	+ 93:393$240	+ 15:485$318	— 14:522$157	+ 94:356$401
Obras d'Arte	+ 20:238$760	— 12:643$291	+ 6:448$062	+ 39:330$113
Cercas e Cancellas	+ 6:538$510	— 1:400$969	— 4:952$500	+ 230$041
Lastro	+ 2:271$690	+ 111$714		+ 2:159$976
Differença	+ 222:464$400	— 524:368$525	— 15:431$505	— 317:335$630

(3) Sendo 11:487$160 para mais em dormentes e 549:193$920 para menos em trilhos.

O quadro seguinte indica as médias da despesa da divisão da Linha, em 1912 e 1911, por diversas unidades, considerando sómente os transportes retribuidos:

UNIDADES	Bitolas de				Todas as linhas	
	1m,60 e 0m,60		1m,00			
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Despesa por kilometro — Pessoal	1:441$208	1:247$830	1:211$558	1:255$833	1:283$394	1:253$341
Despesa por kilometro — Material	806$104	1:283$894	665$327	869$752	709$363	998$856
Despesa por kilometro — Total	2:247$312	2:531$724	1:876$885	2:125$585	1:992$757	2:252$197
" " trem kilometro	$570	$690	$676	$930	$635	$829
" " vehiculo kilometro de 4 rodas	$024	$031	$027	$040	$026	$036
" " tonelada kilometro de peso util	$007	$009	$013	$018	$010	$013

Pessoal

O pessoal effectivo a 31 de Dezembro de 1912, era o seguinte:

DESCRIPÇÃO	Bitolas de 1,m60 e 0m,60	Bitolas de 1m,00	Todas as linhas
Engenheiro-Chefe	—	—	1
Engenheiro-Ajudante	—	—	1
Engenheiros-Residentes	1	5	6
Ajudante de Engenheiro Residente	1	—	1
Engenheiro-Architecto	—	—	1
Desenhista	—	—	1
Escripturario	—	—	1
Continuo do escriptorio	—	—	1
Mestres de Linha	5	11	16
Feitores — Turmas ordinarias	33	81	114
Feitores — Turmas extraordinarias	1	6	7
Trabalhadores — Turmas ordinarias	204	465	669
Trabalhadores — Turmas extraordinarias	38	111	149
Mestres pedreiros	2	—	2
Pedreiros	51	26	77
Serventes	102	30	132
Carpinteiros	13	9	22
Ferreiros	5	2	7
Malhadores	3	2	5
Pintores	10	3	13
Machinistas dos britadores	1	2	3
Total	470	753	1229

As turmas extraordinarias são as da extracção e do britamento de pedra para lastro.

Serviços diversos de linha
Bitola de $1^m,60$

Duplicação da linha de Jundiahy a Campinas

Attendendo ao grande volume de terras a excavar nos serviços não só da duplicação da linha, como do alargamento da bitola de $1^m,00$ e da construcção da linha de Rio Claro a Ityrapina; tendo em conta a difficuldade de obter trabalhadores em numero sufficiente; e, além disso, convindo serem concluidos todos estes trabalhos no menor prazo possivel: foi resolvido o emprego dos *excavadores mechanicos*.

Adoptado o *systema americano* ou de *trabalho intermittente*, escolheu-se o typo «Atlantic steam shovel», da American Locomotive Company, hoje Bucyrus C.º, de Nova York.

Este typo de excavadores comprehende diversas classes ou tamanhos. Foram adquiridos tres excavadores, sendo dois da classe 25-11-1 1/4 e um da classe 45-16-2 1/2, cujos caracteristicos são:

CLASSE	25-11-1 1/4	45-16-2 1/2
Tensão no cabo da caçamba . .	25000 lbs.	45000 lbs.
Altura do braço da caçamba acima dos trilhos	11' 6''	16' 6''
Capacidade da caçamba. . . .	1 1/4 j. c=$0^{m3},950$	2 1/2 j. c=$1^{m3}900$
Velocidade de trabalho por minuto	3 a 5 caçambadas	3 a 5 caçambadas
Peso em ordem de trabalho . .	33 t	66 t

Os dois menores podem ser montados sobre rodas para estrada de rodagem ou sobre trucks para estrada de ferro da bitola de $1^m,00$; o grande é montado sobre trucks da bitola de $1^m,60$: os tres são de tracção a vapor.

Estes excavadores são de grande efficiencia e de facil manejo e constam de orgãos simples e muito resistentes. O seu funccionamento a vapor é comparavel, em escala ampliada, ao trabalho manual do homem, de excavar e lançar a terra nos vehiculos.

O excavador a vapor é uma machina intelligente, o seu braço que supporta a caçamba obedece a um leve movimento de alavanca: abaixa-se, levanta-se, avança, recúa, gira para direita e para esquerda, e têm até um como que *movimento nervoso* para sacudir a terra da caçamba.

O rendimento do trabalho dos excavadores depende muito dos meios de transporte da terra excavada: vagões haja que terra não faltará para enchel-os. Com dois trens compostos de vagões da capacidade de 7m³ e outros de 4m³, sendo estes de basculo, rebocados por locomotivas, circulando em linha da bitola de $0^{m},60$, conseguimos transportar para o aterro, numa distancia media de um kilometro, até 500 m³. de terra em 10 horas de trabalho.

Cumpre notar que só o excavador grande poderia fazer esse trabalho, e ainda maior, si se dispozesse de mais vantajosos meios de transporte, como o que se poderia obter com vagões maiores, permittindo tambem mais rapida descarga e tirados por locomotivas mais possantes, como as da bitola larga ou mesmo as da bitola de $1^{m},00$. Entretanto, eram empregados, na primeira applicação que fizemos dos excavadores, os tres acima mencionados, em virtude das circumstancias especiaes do córte atacado, que era de grande altura (20m. a maxima). Esse córte, situado no km. 4, cubava cerca de 100.000 m³ e, começado em Junho, estava quasi concluido em Dezembro do mesmo anno de 1912.

O pessoal empregado num excavador é o seguinte: 1 machinista, 1 foguista, 1 manobrador do cabo da caçamba, 1 ajudante d'este, 1 feitor e 4 trabalhadores para a conservação da linha de transporte e avançamento da linha do excavador; além d'esse, deve-se contar o pessoal necessario para o movimento e descarga do trem de transporte das terras excavadas.

O custo médio do m.³ de terra excavada e transportada a uma distancia média de um km., foi (até Dezembro) de 1$700, inclusive despesas accessorias de installação do serviço.

Este preço, em condições mais favoraveis de trabalho, isto é, em córtes de 8 a 10 metros de altura, e dispondo-se de vagões de grande capacidade e permittindo rapida descarga, como os que encommendamos e esperamos breve, será muito menor: o emprego dos excavadores mecanicos será então de uma vantagem consideravel sobre o antigo systema de excavação manual, não só quanto á economia

de dinheiro, como quanto á rapidez de trabalho, tendo neste caso ainda toda a sua applicação o conhecido dictado inglez.

As terras extrahidas pelos excavadores, do córte do km. 4, foram transportadas para os grandes aterros dos kms. 3 e 5, que foram alargados e levantados de dois metros, afim de serem diminuidas as rampas da linha, que tambem foi melhorada em planta pela modificação das curvas.

No trecho de Rocinha em diante, foi preparado o leito numa extensão de 12 kms., tendo sido as excavações feitas pelo systema ordinario da picareta e do enxadão, e o transporte das terras feito por trens de vagões e locomotiva da linha de Santa Rita, tendo para isso sido assentada uma linha auxiliar da bitola de $0^m,60$: foi de 54700 m^3. o volume das terras transportadas.

Para augmentar a explanada da estação de Vallinhos, que não tinha espaço sufficiente para o novo edificio e para os desvios necessarios, foi preciso fazer-se, no brejo existente, um aterro de 27500 m^3.: esse serviço atrazou de tres mezes o proseguimento da preparação do leito da segunda linha.

Não offerecendo o antigo edificio da estação de Vallinhos as condições necessarias para o serviço actual, iniciou-se a construcção de um outro edificio, que no fim de Dezembro estava quasi concluido. Igualmente, sendo pequeno o velho edificio do armazem dessa estação, e, além disso, precisando ser deslocado, em virtude da nova disposição das linhas principaes e dos desvios, foi começada a construcção de um outro armazem.

Obras d'arte. — Foram prolongados diversos boeiros e pontilhões e augmentadas as pontes do km. 3,30 e 31; além disto foram feitas algumas passagens inferiores em substituição de passagens de nivel, e iniciada a construcção de uma ponte de $6^m,50$ no km. 6, onde foi feita uma derivação do rio Jundiahy-Mirim.

Ramal de Santa Veridiana

Ficou concluida a linha que, partindo do km. 38 + 488 do ramal de Santa Veridiana, pouco aquem da estação deste nome, vae ter o seu ponto terminal no km. 39 + 940, em frente ao km. 193 + 200 da Companhia Mogyana onde foi construida a estação de baldeação, por esta Companhia.

Bitola de 1^{m},00

Melhoramentos da linha

Na 1.ª secção ficou terminada a modificação da linha nos km. 40 e 41, sendo supprimidas duas curvas de 120 m. e transformadas duas desse mesmo raio em outras de 300 m.

Foi iniciada a construcção da linha de Oliveiras a Estrella, em substituição da actual linha que é toda de curvas de pequenos raios e rampas fortes: o leito ficou prompto numa extensão de 3.800 m. e foram construidas oito obras d'arte, sendo seis boeiros pequenos e dois pontilhões de 4 m. de vão.

Bitola de 0^{m},60

Prolongamento da linha de Santa Rita

Tendo sido resolvido fazer-se a construcção da linha por administração, ficou esta a cargo do Engenheiro Antonio Pinheiro Canguçú, cujo relatorio dós trabalhos executados em 1912, passo a transcrever:

«Em 16 de Fevereiro de 1912, depois de terminada a locação da linha, foram encetados os serviços de movimento de terras sob a direcção do Engenheiro Emygdio Germano Filho. — Em Maio foram encetados os serviços de obras d'arte assim como o assentamento de trilhos. — Todos estes trabalhos tem sido executados com numero pequeno de pessoal. O assentamento da linha era a principio feito aos domingos pelo pessoal da conservação do ramal de Santa Rita.

Os trabalhos executados durante o anno foram os seguintes:

Roçado em matta virgem		28000^{m},^{2}00
Roçado em capoeira		132000^{m},^{2}00
Terra	36626^{m},^{3}000	
Piçarra	9176^{m},^{3}000	58369^{m},^{3}000
Pedra solta	8461^{m},^{3}000	
Pedreira	4106^{m},^{3}000	
Excavação em emprestimos		2039^{m},^{3}000
Excavação para explanada e triangulo na estação final		3745^{m},^{3}000

Ou um total de 64153^{m},^{3}000 com um transporte médio de 138^{m},00.

As excavações em córtes e emprestimos dão $6^{m},^{3}118$ por metro corrente de linha.

Obras d'arte

Foram construidas 18 obras d'arte para escoamento de aguas, conforme mostra o quadro junto sob n.º 4, dando o seguinte resultado:

Excavação em terra	$937^{m},^{3}300$
Alvenaria de pedra secca	$209^{m},500$
" " " em argamassa	$699^{m},400$
" " " " "	$364^{m},800$
Rejuntamento	$342^{m},^{2}10$
Chapa de argamassa	$176^{m},40$
Manilhas de 0,30 de diametro	56

Cercas

Conforme o quadro junto sob n.º 3 foram feitos $6600^{m},0$ de cercas com arame farpado. Esta cerca foi construida com postes de madeira, dormentes velhos e trilhos de 12 kg.

Acha-se atrazado este serviço devido a falta de postes.

Assentamento de trilhos

Estão os trilhos assentados da estaca 0 a estaca 360, e lastrada a linha em alguns pontos.

Tem já assentados os seguintes desvios:

Na estaca 240 para estação	2 chaves	e	$120^{m},00$ de linha
" " 301 desvio particular . .	1 "	"	$200^{m},00$ " "
" " 352 + 12,30 desvio particular	1 "	"	$210^{m},00$ " "

Neste ultimo desvio houve movimento de terra de cerca de $750^{m},^{3}000$ e terão de ser construidos tres pequenos boeiros.

Os desvios particulares pertencem aos Srs. Dr. Hormindo Leite e Coronel José Paulino Filho.

Edificios

Estão em construcção a estação na estaca 240 e uma casa de turma na estaca 277. Aquella está sendo feita por empreitada a cargo do sr. Antonio Ferracini e esta por administração.

Junto os quadros de n.os 1 (Alinhamentos e declividades), n.º 2 (Movimento de terras), n.º 3 (Cercas), n.º 4 (Obras d'arte).

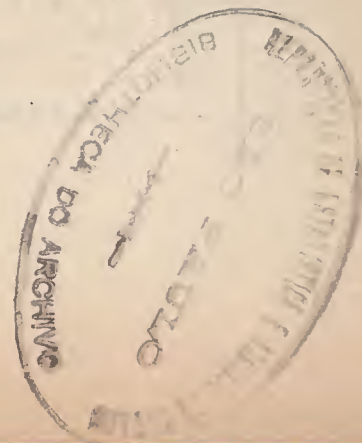
Alinhamentos

	CURVAS													RECTAS	GERAL
Raios	m 399,70	m 308,87	m 288,94	m 260,50	m 199,95	m 180,08	m 160,00	m 150,89	m 139,87	m 120,34	m 119,92	m 100,10	TOTAL		
Extensão . .	m 456,00	m 94,20	m 74,40	m 409,95	m 215,00	m 320,00	m 286,00	m 130,00	m 110,90	m 110,00	m 176,40	m 71,20	m 2454,05	m 7085,95	m 9540,00
%	4,98	0,98	0,78	4,28	2,25	3,86	3,00	1,87	1,16	1,15	1,85	0,75	25,72	74,28	100

Declividades

	Rampas ascendentes			Nivel	RAMPAS DESCENDENTES													GERAL		
Taxas . .	0,028	0,015	Total	±0,000	0,032	0,028	0,0275	0,026	0,025	0,020	0,018	0,015	0,0145	0,012	00,11	0,005	Total	Rampas	Nivel	Total
Extensão	m 260,00	m 620,00	m 880,00	m 1880,00	m 1800,00	m 180,00	m 1200,00	m 1020,00	m 480,00	m 120,00	m 80,00	m 600,00	m 160,00	m 60,00	m 720,00	m 360,00	m 6780,00	m 7660,00	m 1880,00	m 9540,00
% .	2,72	6,50	9,22	19,71	18,89	1,89	12,57	10,69	5,03	1,11	0,84	6,29	1,67	0,63	7,69	3,77	71,07	80,30	19,70	100

Movimento de terras

Designação	Terra	Piçarro	Pedra solta	Pedreira	TOTAL	Transporte médio
	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3	m
Excavação em córtes.	36626,000	9176,000	8461,000	4106,000	58369,000	140
„ em emprestimos . . .	2039,000	—	—	—	2039,000	230
Explanada e triangulo	3745,000	—	—	—	3745,000	50
	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3	m
Somma	42410,000	9176,000	8461,000	4106,000	64153,000	138

Cercas

Estacas	Extensão			Postes
	Esquerda	Direita	TOTAL	
	m	m	m	
51 + 5 a 57 + 7	122,00	—	122,00	Madeira
88 „ 116	—	560,00	560,00	„
117 „ 222	2100,00	2100,00	4200,00	„
300 „ 316	—	320,00	320,00	„
316 + 10 „ 347	600,00	—	600,00	Trilhos
329 „ 347	—	360,00	360,00	„
438 „ 460	—	440,00	440,00	Madeira
	m	m	m	
Somma.	2822,00	3780,00	6602,00	

Obras d'Arte

Estacas	Especie da obra	Vão	Escavação para fundações					Rejuntamento	Chapa de argamassa	Vigas de	Observações
				Pedra secca	Pedra com argamassa	Manilha n.	Tijolos				
		m	m³		m³		m³	m²	m²		
57+ 250	Pontilhão. . . .	5,00	265,000		261,000		78,500	143,00	6,00	Duplo T	Chapas de ferro
117+12,50	Boeiro aberto . .	0,70	10,500		8,100		9,200	10,00		1 trilho	
129+ 8,30	„ „	0,80	26,600		24,000		18,600	24,00		2 trilhos	
186+16,00	„ em arco. .	0,80	20,500		32,000		10,500		9,00		
201	„ aberto . .	0,80	27,000		24,200		18,600	26,00		3 „	
202+17,00	Passagem americana	2,00	39,600		76,500			32,00		Duplo T	Aço laminado
236+10,00	Boeiro aberto . .	0.70	7,500		12,000			8		3 trilhos	
248+ 5,30	„ em arco . .	1,50	165,000		78,000		119,500	12,00	85,00		
273+ 3,00	„ „ „ . .	0,80	105,000		43,000		65,500		60,00		
322+ 2,90	„ de manilha .	0,30 D	21,000		8,000	10	3,700		5,20		
326+ 3,60	„ duplo „ .	0,30 D	25,000		8,600	18	3,800		5,60		
328+ 8,00	„ „ „ .	0,30 D	26,000		12,000	28	3,900		5,60		
335+10,70	„ aberto . .	0,70	25,600		32,000			20,50		3 trilhos	
340+ 5,70	„ „ . .	0,70	24,000		28,000			18,60		3 „	
347+ 3,00	Pontilhão. . . .	2,00	40,000		52,000		33,000	48,00		Duplo T	Aço laminado-serve de passagem inferior
379+ 1,00	Boeiro coberto . .	1,20	23,000	22,000							
398	„ „ . .	0,60	60,000	113,500							
416+ 8,00	„ „ . .	0,60	26,000	74,000							
	Somma . .	. .	937,300	209,500	699,400	56	364,800	342,10	176,40		

Linha de Rio Claro a Ityrapina

Alargamento da bitola de 1^{m},00

Passo a transcrever o relatorio do Engenheiro Pedro Soares de Camargo, encarregado da construcção da linha de Rio Claro a Ityrapina e dos estudos para o alargamento da bitola de 1^{m},00:

Linha de Rio Claro a Ityrapina

Projecto e Locação. — Em Outubro de 1909 se fizeram os estudos da linha de Rio Claro a Ityrapina. Foi projectada uma linha para o raio minimo de 180 metros e a rampa maxima de 2 %. Em Janeiro de 1912, tendo sido resolvida definitivamente a construcção dessa linha, procedemos a uma revisão dos estudos de 1909, tendo em vista o estabelecimento da bitola de 1^{m},60. Conseguimos, aproveitando os trabalhos de campo de 1909, projectar uma linha tendo o raio minimo de 300 metros e a declividade maxima de 1.8 %. Adoptado este ultimo projecto, iniciamos a locação em 12 de Março de 1912. Esta operação foi feita com muita dificuldade: — como a exploração datava de mais de dois annos, e a linha atravessava terrenos cultivados, as estacas tinham em sua maior parte desapparecido. Em certos logares foi preciso refazer a exploração, pois havia trechos de tres kilometros onde não se encontravam nem signaes da linha corrida dois annos antes. Apesar dessas dificuldades e do máu tempo proprio da estação, conseguimos, com o Engenheiro Deocleciano de Carvalho, chegar com a locação a Ityrapina no dia 20 de Maio. Foram locados em 70 dias 42 kilometros de linha, incluindo uma variante de 1 kilometro e meio, para ligação directa com a linha existente entre Ityrapina e Visconde do Rio Claro. No projecto de 1909 a linha tinha 43.056 metros de desenvolvimento, e o movimento de terra era de 605.000 metros cubicos, para o leito de bitola de 1^{m},00; no projecto locado, o movimento de terra subiu a 1075000 metros cubicos para o leito de bitola de 1^{m},60, porém o desenvolvimento da linha ficou reduzido a 40490 metros. Junto a este relatorio incluimos quadros que mostram as condições technicas da linha, actualmente em construcção.

Descripção do traçado. — Partindo do fim da esplanada da estação de Rio Claro, com a altitude de 612 metros, a linha

de Ityrapina percorre o planalto que separa as aguas do corrego da Servidão, das aguas do rio Corumbatahy, afluente do Piracicaba. Depois de 2 kilometros de percurso nesse planalto, ella procura descer com rampa de 1.7 % para o rio Corumbatahy que atravessa no kilometro 7 na cota 537 metros. Esta travessia é o ponto mais baixo de toda a linha. Passando para a margem direita do rio Corumbatahy, a nossa linha procura o valle do seu afluente o ribeirão das Araras. Depois de atravessar no kilometro 9 o corrego dos Rodrigues, principal tributario do ribeirão das Araras, a linha sobe com rampa de 1.8 % pela encosta da margem direita deste ribeirão até attingir no kilometro 14, com a altitude de 634 metros, o divisor de aguas entre o Corumbatahy e o seu grande afluente o rio Cabeça. D'ahi a linha desce com rampa de 1.8 % para o rio Cabeça que ella transpõe a 579 metros de altitude, no kilometro 17. Deste ponto em diante o traçado se desenvolve pela margem direita do rio Cabeça, até o kilometro 30, onde elle o atravessa de novo com a cota 619 metros. Nesse trecho a linha atravessa dois afluentes da margem direita do rio Cabeça: os corregos do Matto Bom e do Tijuco Preto. Passando de novo para a margem esquerda do Cabeça, a nossa linha sobe pela encosta dessa margem esquerda que é muito ingreme, até ás nascentes do rio. D'ahi ella passa para a bacia do ribeirão Passa Cinco, afluente do Corumbatahy, atravessa a Agua Ronca, que é uma das cabeceiras desse ribeirão, e attinge o divisor de aguas entre o rio Piracicaba e o rio Jacaré Pepira Guassú, afluentes ambos do Tieté. Ahi a linha tem o seu ponto culminante, no kilometro 39, a 761 metros de altitude. Transposto o divisor de aguas, ella desce até a villa de Ityrapina, situada sobre uma das cabeceiras do rio Jacaré Pepira Guassú. Em Ityrapina, com a altitude de 747^{m},40 e o desenvolvimento de 40 kilometros e meio, a linha em construcção entronca com a linha actualmente existente.

Construcção. — No mez de Julho se iniciou a construcção da linha. O serviço está sendo feito por administração. Residindo em Rio Claro, tem estado á testa do serviço o mestre de linha João Basso. Para auxilial-o na administração, principalmente das obras d'arte, foi contractado o mestre de obras Felicio Bertoldi. A construcção foi iniciada em Rio Claro, no dia 21 de Julho com 30 trabalhadores. Nos mezes seguintes fomos desenvolvendo o serviço, de

modo que a 31 de Dezembro tinhamos cerca de 300 trabalhadores, estando o serviço atacado até a estaca 750, em uma extensão de 15 kilometros.

Os primeiros dois kilometros a partir de Rio Claro, com pequeno movimento de terra, foram construidos com o trem de lastro. Os restantes 13 kilometros do trecho atacado, com movimento de terra consideravel, estão sendo construidos por varios meios. Em quatro aterros, entre Rio Claro e o rio Corumbatahy, recorremos a emprestimos, para aterrar a parte mais profunda das grotas. No pequeno emprestimo da estaca 120, o transporte foi feito com carrinhos de mão. Nos das estacas 170 e 200, o meio de transporte foi a carroça. Finalmente nos emprestimos da estaca 270, usamos os vagonetes Decauville, puchados primeiro a mão, depois em trens por uma pequena locomotiva de 3 toneladas e meia. Os cortes foram abertos a mão, servindo de meios de transporte, ou carroças, ou vagonetes Decauville, conforme as circumstancias. As linhas para os vagonetes foram feitas com trilhos de 12 kilos por metro. As carroças empregadas no serviço são alugadas aos seus proprietarios com os respectivos animaes. O corte da estaca 110 foi todo feito com o trem de lastro. O da estaca 130 em parte foi feito com carroça, e em parte foi feito e rebaixado com o trem de lastro. Merece ser citado o corte da estaca 620, que tem 18 metros de altura e 53.000 metros cubicos, e está bem começado. O aterro da estaca 120 foi feito no grade. Quasi todos os outros aterros estão sendo feitos abaixo do grade, formando um balanço que permitta assentar linha, e levantar o aterro com o trem de lastro. No aterro da estaca 200, depois de feito uma sapáta, começamos a assentar cavaletes de madeira serrada, afim de estabelecer a linha no grade, de modo a evitar o balanço. Em Outubro estudamos e locamos numa variante entre a estaca 440 e a estaca 640: conseguimos com ella diminuir consideravelmente a altura e o extensão dos aterros. Fomos auxiliados neste serviço pelo Engenheiro Plinio Moreira, que desde então está residinda em Rio Claro, em serviço da construcção desta linha. O excavador mechanico que foi destinado ao serviço da linha de Rio Claro a Ityrapina, chegou a Rio Claro no dia 15 de Novembro. Devido ao máo tempo, só cerca de um mez depois elle começou a trabalhar, alargando o corte da estaca 130. Devido ás grandes e prolongadas chuvas, pequeno serviço fez elle no mez de Dezembro. Até 31 de Dezembro,

o *movimento de terra* para preparação do leito da linha subia a 89.664 metros cubicos, assim distribuidos:

	TERRA metros c.	PIÇARRA metros c.	PEDRA metros c.
Julho.	704	—	—
Agosto	10.450	—	—
Setembro	12.742	2.258	—
Outubro.	15.553	5.997	—
Novembro	11.3[illegible]5	9.670	705
Dezembro	7.920	9.350	2.930
Total 89.664 mts. c.	58.754	27.275	3.635
ou 100 %	66 %	30 %	4 %

A partir do mez de Outubro, quando o serviço ficou perfeitamente organisado, se nota que a proporção de piçarra e de pedra augmenta consideravelmente. E' que na maior parte dos cortes o material a excavar vai se tornando mais duro e mais pesado. Logo que iniciamos a construcção, mandamos fazer o picadão, que está concluido até a estaca 850, primeira travessia do rio Cabeça. A medida que o leito ia ficando em condições de receber a linha, iamos *assentando os trilhos*, com a bitola de 1^{m},00. Até a estaca 100 collocamos 1500 dormentes por kilometro. D'ahi até a estaca 190, onde estavam os trilhos em 31 de Dezembro, puzemos os dormentes mais espaçados, pois a linha assentada é provisoria: apenas linha de serviço Os dormentes que empregamos são novos, de faveiro. Os trilhos são usados, de 33 kilos por metro. A 25 de Agosto recebemos a primeira locomotiva de bitola de 1^{m},00. Na ultima quinzena de Dezembro recebemos uma segunda Quanto ás *obras d'arte*, o primeiro boeiro a ser construido foi o da estaca 171, em arco, de tijolos com argamassa de cimento, 0^{m},80 de vão: ficou concluido em 13 de Setembro. Em Outubro foi construido o boeiro da estaca 122, sapata, pés direitos e arco, com pedra bruta da pedreira de Caiuby. Construiram-se tambem: na estaca 50 um boeiro aberto, com 2^{m},00 de vão, com pedra de Caiuby, e na estaca 200 um boeiro igual ao da estaca 171. Devido á difficuldade que offerece a construcção das obras d'arte, por causa da escassez de material e grande distancia de transporte, ficou resolvido o emprego de tubos Armco, de secção circular, para boeiros. Destes tubos já recebemos 1299 metros. Em 31 de Dezembro estavam construidos quatro boeiros Armco, sendo um com 20 metros de comprimento e 12" de diametro, e 3 com 36" de diametro e

os comprimentos de 10,10 e 30 metros. Na estaca 31 foi assentado um boeiro construido pelo Dr. Fleury, e que se compõe de aneis de $0^{m},60$ de comprimento, moldado em cimento, e com secção oval. A difficuldade de construcção das obras d'arte é aggravada para as obras de vão maior, pois o cubo de material a procurar e a transportar a grandes distancias, é consideravel. Procuramos rodear esta difficuldade construindo em cimento armado as obras de $2^{m},00$ de vão. Para isso foram adquiridos 30 metros de formas metallicas que serviram para a construcção de um tubo de cimento armado na nova uzina da empreza de luz de Jundiahy. Utilisando estas formas, começou-se em meado de Dezembro a construir a obra da estaca 270, tubo de cimento armado de $2^{m},10$ de diametro e 50 metros de comprimento. Nessa obra se está empregando areia de Jundiahy e pedra britada de Tatú. Em fins de Dezembro começou-se a construir uma linha telephonica em toda a extensão do serviço. No mez de Agosto começamos a tratar das *desapropriações*. Até o fim do anno tinhamos passado sete escripturas no valor de 3:390$000, montando as despesas com escriptura, siza e registro, a 265$000. Para abastecimento do pessoal da construcção, a Companhia Paulista estabeleceu um *armazem*, que vendeu até 31 de Dezembro, em dois mezes e meio, cerca de 6:800$000. Perfeitamente organisado como está actualmente, o armazem permitte o fornecimento aos trabalhadores, a preços bem vantajosos para elles.

Os quadros que acompanham este relatorio elucidarão melhor a marcha e o estado actual dos diversos serviços.

Obras d'arte construidas

			m		m	
Estaca	31	Vão	0,80	Comprimento	13,50	— Boeiro de cimento, oval, construido pelo dr. Fleury
„	52	„	2,00			Boeiro aberto, pedra de Caiuby e cal.
„	122	„	1,00	Comprimento	53,30	— Boeiro em arco, pedra de Caiuby e cal.
„	153	„	0,91	„	10,00	— Boeiro Armco.
„	171	„	0,80	„	41,00	— „ em arco, de tijolos e cimento.
„	201	„	0,80	„	42,25	— Boeiro em arco, de tijolos e cimento.
„	216	„	0,30	„	20,00	— Boeiro Armco, revestido de tijolos.
„	380	„	0,91	„	10,00	— Boeiro Armco.
„	714	„	0,91	„	30,00	— „ „

Obra d'arte em construcção

Estaca 270 — Boeiro de cimento armado, secção circular, com 2m,10 de diametro interno.

Material gasto

Areia de Jundiahy	4	metros cubicos
Pedra das proximidades da linha	110	„ „
„ de Caiuby	260	„ „
„ britada e cascalho de Tatú	18	„ „
Tijolos	73200	
Cal	175	saccas
Cimento	213	barricas
Tubos ovaes de cimento (Dr. Fleury)	22	—
Ferro em barra	1622	kilos
Boeiros Armco	70	metros
Trilhos de 33 kilos	708	
Talas	1416	
Parafusos	2156	
Pregos de linha	18500	
Dormentes	4599	
Telhas de zinco	2544	

Material rodante recebido

1 locomotiva Decauville, bitola de 0m,60
90 vagonetes Decauville, bitola de 0m,60

Tubos Armco recebidos

8 tubos de 12''	com 20m	Total	1299m
40 „ „ 26''	„ 104m		
35 „ „ 32''	„ 108m		
324 „ „ 36''	„ 982m		
28 „ „ 58''	„ 85m		

Declividades

Estacas	Declividades	Nivel	Rampa Importação	Rampa Exportação
0 a 26	0,6%	—	—	520m
26 a 36	0	200m	—	—
36 a 81	0,6%	—	856,m40	—
81 a 97	0	300m	—	—
97 a 323	1,7%	—	—	4540m
323 a 340	0	340m	—	—

Estacas	Declividades	Nivel	Rampa	
			Importação	Exportação
340 a 378	1,2%	—	760m	—
378 a 440	0	1240m	—	—
440 a 687	1,8%	—	4953,m 60	—
687 a 700	0	260m	—	—
700 a 852	1,8%	—	—	3040m
852 a 900	0	960m	—	—
900 a 974	0,4%	—	1480m	—
974 a 1001	0	540m	—	—
1001 a 1026	0.4%	—	500m	—
1026 a 1085	0	1180m	—	—
1085 a 1110	1,2%	—	500m	—
1110 a 1168	0,4%	—	1160m	—
1168 a 1190	1,%	—	440m	—
1190 a 1200	0	200m	—	—
1200 a 1222	1,6%	—	—	440m
1222 a 1245	0	460m	—	—
1245 a 1270	1,2%	—	500m	—
1270 a 1286	0	320m	—	—
1286 a 1340	0,6%	—	1080m	—
1340 a 1416	0	1520m	—	—
1416 a 1452	1,6%	—	720m	—
1452 a 1486	0	680m	—	—
1486 a 1550	1,8%	—	1280m	—
1550 a 1600	1,6%	—	1000m	—
1600 a 1836	1,8%	—	4720m	—
1836 a 1848	0	240m	—	—
1848 a 1883	1,4%	—	700m	—
1883 a 1904	0	440m	—	—
1904 a 1932	1,5%	—	560m	—
1932 a 1942	0	200m	—	—
1942 a 2011	1,%	—	—	1380m
2011 a 2026	0	280m	—	—
	Total. . .	9360m	21210m	9920m

Resumo

23% — Extensão em nivel . . . . 9360 metros

52% — „ „ rampa no sentido da importação 21210 „

25% — „ „ „ „ „ „ Exportação 9920 „

100% — Extensão total 40490

Extensão de maior trecho em nivel . . . . . . 1520 metros

Declividade maxima 1.8%

Extensão em que foi empregada a declividade maxima . 13993,60

Alinhamentos

Estacas	Curvas Raio	Curvas Extensão	Rectas Extensão
	m	m	m
39—12	—	—	792
57—14.7	301,61	362,70	—
67—14.2	582,70	155.90	—
118—7	—	—	1012,80
129—17	301,61	230	—
144—13	—	—	296
153—15	301,61	182	—
192	—	—	765
202—9	301,61	209	—
215—4	—	—	255
231—14	505,58	330	—
251—6	—	—	392
259—2.5	301,61	156,50	—
270—7	—	—	224
302—9	312,58	642	—
335	—	—	651
344—17.6	400,00	197,60	—
371—9	—	—	531,40
384	301,61	251	—
423—19	—	—	799
433	301,61	181	—
439	799,50	120	—
450—13.6	754,00	233,60	—
482—2	—	—	642
502—16	301,61	414	—
513—8	—	—	212
530—17	301,61	349	—
581—9	—	—	1012
592—9	301,61	220	—
599—2	—	—	133
609—16	301,61	214	—
641—5	—	—	629
648—19	301,61	154	—
671—10	—	—	451
678	301,61	130	—
723	—	—	900
731—1.3	301m,61	161m,30	—
763—14	—	—	652,70
773—13.6	301,61	199,60	—
782—1	—	—	167,40
800—9.7	301,61	368,70	—
807—8	—	—	138,30
834—17	301,61	549	—
858—9.2	—	—	472,20
873—8.5	301,61	299,30	—
917—15	—	—	886,50
922—3	505,58	88	—

Estacas	Curvas Raio	Curvas Extensão	Rectas Extensão
	m	m	m
951 — 10.4	—	—	587,40
970 — 14.2	301,61	383,80	—
978 — 6	—	—	151,80
993 — 5	301,61	299	—
1052 — 17	—	—	1192
1063 — 7	505,58	210	—
1097 — 2	—	—	675
1111 — 1	301,61	279	—
1125 — 5	—	—	284
1138 — 17.2	301,61	272,20	—
1151 — 11	—	—	253,80
1174 — 18.6	301,61	467,60	—
1210 — 15	—	—	716,40
1229 — 15	301,61	380	—
1274 — 8	—	—	893
1280 — 14.7	301,61	126,70	—
1319 —	—	—	765,30
1331 — 12	301,61	252	—
1382 —	—	—	1008
1386	505,58	80	—
1393 — 19	838,49	159	—
1416	—	—	441
1425 — 7	301,61	187	—
1434 — 5	—	—	178
1452 — 17	301,61	372	—
1464 — 19	—	—	242
1480 — 4	301,61	305	—
1488 — 2	—	—	158
1501	309,76	258	—
1507 — 2	470,96	122	—
1518 — 16	—	—	234
1528 — 6	505,58	190	—
1541 — 16	—	—	270
1551 — 13.7	301,61	197,70	—
1574 — 13.7	—	—	460
1583 — 8	301,61	174,30	—
1603 — 14	505,58	406	—
1614 — 9	—	—	215
1621 — 10	301,61	141	—
1635 — 4	—	—	374
1646 — 19	505,58	235	—
1674 — 15	—	—	556
1686 — 13	505,58	238	—
1703 — 3	—	—	330
1731 — 1	301,61	558	—
1745 — 4	—	—	283
1751 — 17	505,58	133	—
1769 — 6	—	—	349
1778 — 7	505,58	181	—

Estacas	Curvas Raio	Curvas Extensão	Rectas Extensão
	m	m	m
1797 — 10	—	—	383
1821 — 2	301,61	472	—
1829 — 7.4	—	—	165,40
1844 — 5	301,61	297,60	—
1852 — 1	—	—	156
1865 — 12	301,61	271	—
1873 — 2	—	—	150
1886 — 5	301,61	263	—
1897 — 12	—	—	227
1910 — 14	301,61	262	—
1920 —	—	—	186
1930 — 1	301,61	301	—
1938	—	—	159
1946 — 13	301,61	173	—
1964 — 4.8	—	—	351,80
1975 — 14.8	301,61	330	—
2014 — 3.5	—	—	768,70
2023 — 11	301,61	187,50	—
2026	—	—	49
		15362m,60	25127m,40

Resumo

38 % . . .	Extensão em curvas . . .	15362m,60
62 % . . .	„ „ rectas . . .	25127m,40
100 % . . .	Extensão total	40490m,00

Raio minimo das curvas	301m,61
Extensão em que foi empregado esse raio minimo	11618m,50
Extensão do maior alinhamento recto . .	1192m.00

Estudos para o alargamento da bitola na Secção Rio Claro

Em Junho, logo depois de terminada a locação da linha para Ityrapina, demos começo aos estudos para o alargamento da bitola na Secção Rio Claro. O estudo foi começado em Ityrapina, e proseguiu na direcção de Jahú e Baurú. Elle consistiu no seguinte: Levantamento da planta e nivelamento da linha actualmente existente; estudo de variantes nos trechos em que, devido ás más condições technicas da linha actual, é preciso mudar o traçado. A planta da linha existente foi

levantada até Torrinha. Foram estudadas cinco variantes: duas aquem de Brotas, duas nas visinhanças desta cidade, e uma para galgar a serra de Brotas. As condições technicas da futura linha de bitola de 1m,60 são: raio minimo das curvas 300 metros, declividade maxima 2 %; na variante da serra de Brotas devido ás excepcionaes difficuldades do terreno, o raio minimo das curvas desce a 250 metros.

Devido á affluencia de outros serviços mais urgentes, não estão completos os trabalhos de escriptorio para o estudo do alargamento de Ityrapina na direcção de Jahú e Baurú. Em Dezembro foi resolvido fazer-se de preferencia o estudo para o alargamento da bitola entre Ityrapina e São Carlos. Começou-se pois logo o levantamento da planta e o nivelamento da linha existente, ficando esse serviço concluido em fins de Dezembro. Estamos proseguindo actualmente nos trabalhos de campo necessarios para completar esse estudo.»

Jundiahy, Maio de 1913.

Alberto de Mendonça Moreira,
Chefe da Linha.

V

Locomoção

Passo a transcrever em sua integra o minucioso relatorio que me foi apresentado pelo Snr. Alfredo Williams, que continúa a prestar, com zelo e intelligencia, os melhores serviços á Companhia Paulista, na qualidade de Chefe da Locomoção.

Illm. Snr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. o relatorio da Locomoção do anno de 1912.

Ao Illm. Snr.

Dr. Francisco Paes Leme de Monlevade,

M. D. Inspector Geral.

Alfredo Williams,

Chefe da Locomoção.

Material rodante

A existencia do material em serviço e em reparação a 31 de Dezembro de 1912 era o seguinte:

Designação	Bitolas de			
	1m,60	1m,00	0m,60	TOTAL
Locomotivas	69	72	9	150
Carros especiaes	10	7	—	17
Carros de passageiros	65	69	9	143
Carros de bagagem e correio . . .	22	23	2	47
Carros para animaes de raça . . .	2	—	—	2
Carros para transporte de carruagens.	3	2	—	5
Carros de socorro.	3	3	—	6
Vagões diversos	1.667	1.387	53	3.107
Vagões guindastes	2	2	—	4
Vagões para transporte de locomotivas.	2	—	—	2
Guindastes a vapôr	4	—	—	4

O estado do material da tracção em 31 de Dezembro de 1912 era o seguinte:

Descripção	Bitolas de		
	1m,60	1m,00	0m,60
Em bom estado	38	26	5
Em estado regular	26	44	4
Em reparação	5	2	—

São consideradas em estado regular as locomotivas que percorreram mais de 50.000 kilometros na bitola de 1m,60, 30.000 kilometros na de 1m,00, e 10.000 kilometros na de 0m,60.

Tracção

BITOLAS DE $1^m,60$, $1^m,00$ E DE $0^m,60$

O percurso das locomotivas em 1912 foi de 6.203.368 kilometros.

O quadro seguinte discrimina esse percurso por bitolas e trens, e compara-o com o percurso durante o anno de 1911.

BITOLAS		EM SERVIÇO DO TRAFEGO					Serviço da Linha	TOTAL POR BITOLA
		Trens de passageiros	Trens mixtos	Trens de cargas	Trens de gado	Em manobras e reservas	Trens de lastro	
Bitola de $1^m,60$	1912	702.471	79.019	823.163	40.894	965.320	4.534	2.615.401
	1911	696.110	78.609	703.500	25.088	917.764	6.534	2.427.605
Bitola de $1^m,00$	1912	873.047	91.068	1.404.044	260.356	827.136	9.479	3.465.130
	1911	633.868	231.035	1.145.010	130.217	598.368	19.069	2.757.567
Bitola de $0^m,60$ — Santa Rita e Descalvadense	1912	20.155	10.248	23.630	—	21.202	47.602	122.837
	1911	19.865	10.220	23.514	—	15.471	1.162	70.232
Total geral	1912	1.595.673	180.335	2.250.837	301.250	1.813.658	61.615	6.203.368
	1911	1.349.843	319.864	1.872.024	155.305	1.531.603	26.765	5.255.404

A differença de kilometragem das locomotivas em 1912 e 1911 foi de 947.964 kilometros, o que representa um augmento de 18,04% em 1912.

O quadro seguinte mostra as porcentagens dos augmentos de percurso das locomotivas em 1912 sobre os percursos dos ultimos seis annos.

ANNOS DE	1911	1910	1909	1908	9107	1906
Porcentagem de augmento de percurso em 1912 . .	18,04%	31,50%	34,80%	54,90%	61,60%	71,50%

O quadro seguinte mostra quantas locomotivas em serviço e sua utilização em 1912 e 1911.

Percurso em kilometros	Numero de locomotivas					
	Bitola de 1,m60		Bitola de 1m,00		Bitola de 0m,60	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
De 100 a 10.000 . . .	5	6	1	—	5	3
De 10.000 a 20.000 . . .	5	8	6	—	4	4
De 20.000 a 30.000 . . .	12	11	7	6	—	—
De 30.000 a 40.000 . . .	15	14	6	6	—	—
De 40.000 a 50.000 . . .	14	21	16	29	—	—
Superior a 50.000 . . .	18	10	38	19	—	—

Excederam a 50.000 kilometros 18 locomotivas na bitola de 1m,60 e 38 na de 1m,00.

Os maiores percursos realizados em 1912 por uma locomotiva foram os seguintes:

	Percurso	N.º da locomotiva
Bitola de 1m,60	73.314 k.os	8
Bitola de 1m,00	79.288 „	36
Bitola de 0m,60	41.970 „	4

Os percursos médios das locomotivas de trens de passageiros e de cargas, referidos sómente ao serviço de tracção de trens, excluindo-se os correspondentes ás manobras nas estações, foram :

Designação	Bitola de 1m,60		Bitola de 1m,00	
	1912	1911	1912	1911
Locomotivas dos trens de passageiros. .	31.933	31.894	43.386	38.897
Locomotivas dos trens de carga . . .	28.490	25.057	40.838	42.973

Os quadros seguintes mostram os percursos médios e totaes das locomotivas, classificadas pelas dimensões dos seus elementos principaes.

Designação	N. das locomotivas		PERCURSO			
			TOTAL		TOTAL	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Bitola de 1m,60						
Locomotivas de trens de passageiros						
1 e 2.	2	2	4.762	408	2.381	136
8, 38 á 41 e 48 á 50.	8	8	349.958	274.202	43.745	34.275
9 á 11	3	3	20.245	71.909	6.748	25.953
22.	1	1	18.212	20.792	18.212	20.792
24 á 26	3	3	96.647	147.695	32.216	49.231
68 e 69	2	2	64.504	70.890	32.252	35.445
70 e 71	2	2	64.683	117.652	32.341	58.826
72 á 74	3	1	147.376	30.028	49.125	30.028
Locomotivas de trens de carga						
12 á 15	4	4	28.074	44.109	7.018	11.027
17 e 18	2	2	12.834	10.230	6.417	5.115
19 á 21	3	3	28.589	36.096	9.530	12.032
27 á 29 e 33 á 37. .	8	8	232.021	250.304	29.003	31.288
42 á 47 e 54 á 57. .	10	10	392.436	310.294	39.244	31.029
58 á 63	6	6	246.220	225.973	41.037	37.662

DESIGNAÇÃO	N. de locomotivas		PERCURSO TOTAL		TOTAL	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Bitola de 1^m,00						
Locomotivas de trens de passageiros						
13 á 16	4	4	111.574	115.541	27.893	28.885
24	1	1	53.869	21.772	53.869	21.772
27 á 30 e 35 á 40	9	9	525.496	401.919	58.388	44.658
60 á 62	3	3	149.445	122.025	49.815	40.675
63 á 66	4	—	70.734	—	17.683	—
Locomotivas de trens de cargas						
1 e 2	2	2	87.391	80.912	43.695	40.456
3 á 12 e 70 á 73	14	10	596.368	447.495	42.598	44.750
17 á 19, 21 a 23 e 26	7	7	286.294	271.083	40.899	38.726
25, 31 á 34 e 41 á 52	17	17	837.430	760.487	49.261	44.735
53 á 55	3	3	97.049	115.958	32.350	38.652
74 e 75	2	—	35.745	—	17.872	—
81 á 83	3	—	19.940	—	6.647	—

Percurso de Vehiculos

O percurso total de carros e vagões, tanto no serviço do trafego como no da linha, attingio em 1912 a 106.002.425 kilometros, contra 87.623.110 kilometros em 1911.

O quadro seguinte discrimina esses percursos por especie de vehiculos e por bitola.

Designação	Percurso de carros		Percurso de vagões		Percurso total por bitola	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
Bitola de 1^m,60	11.469.793	10.497.139	24.992.934	22.299.147	36.462.727	32.796.286
Bitola de 1^m,00	11.306.278	8.494.234	57.546.833	45.867.364	68.853.111	54.361.598
Bitola de 0^m,60	182.444	171.398	504.143	293.828	686.587	465.226
	22.958.515	19.162.771	83.043.910	68.460.339	106.002.425	87.623.110

Nos percursos dos vehiculos da bitola de 1^m,60 estão incluidos os percursos dos carros e vagons da Companhia Paulista nas linhas da São Paulo Railway Company.

Houve em 1912 um augmento de 18.379.315 vehiculos kilometros, ou 20.79 % sobre o percurso de 1911.

Conducção de trens

A despesa total com esta verba foi em 1912 de..... 4.358:435$457, ou mais 1.662:869$247 do que no anno de 1911.

O quadro seguinte mostra essas despesas referidas ás unidades de trabalho usuaes.

Bitolas de 1m,60, 1m,00 e 0m,60

Anno	Pessoal			Material			Total		
	Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.	Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.	Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.
1912	$236	$178	$010	$697	$525	$030	$933	$703	$040
1911	$214	$164	$010	$456	$349	$020	$670	$513	$030

Os preços médios de materiaes, para as bitolas de $1^m,60$, $1^m,00$ e $0^m,60$, foram os seguintes em 1912 e 1911.

MATERIAES	Bitola de 1m,60		Bitola de 1m,00		Bitola de 0m,60	
	1912	1911	1912	1911	1912	1911
1 Tonelada de carvão	45$667	39$831	40$190	40$190	45$554	—
1 M^3 de lenha	3$623	3$309	3$264	2$746	3$620	3$358
1 Litro de oleo	$354	$403	$398	$403	$354	$439
1 Kilo de estopa	$371	$392	$371	$393	$371	$394

A despesa de conducção de trens, distribuida por bitola é detalhada em seguida:

Bitolas de 1m,60 1m,00, e 0m,60

DESIGNAÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60		Bitola de 1m,00	
	1912	1911	1912	1911
Pessoal				
Machinistas, foguistas, limpadores e pessoal para a conservação do material da tracção	539:114$767	453:867$590	511:987$900	380:916$810
Reparação de caixas d'agua, seus encanamentos e accessorios	7.840$090	7:054$870	16:814$265	7:588$090
Collocação de grelhas, guarda fogo e outros materiaes usados nas locomotivas em serviço	20:887$280	5:234$000	2:425$855	3:568$950
Lubrificação de vehiculos	2:661$280	2:465$860	2:604$020	1:661$580
	570:503$417	468:622$320	533:832$040	393:735$430
Materiaes				
Combustivel { Carvão	1.378:731$108	641:797$650	768:636$541	36:315$846
Combustivel { Lenha	223:354$990	404:530$415	645:130$890	570:329$055
Lubrificantes para locomotivas e materiaes para lubrificação de vehiculos	37:215$756	36:149$426	40:279$487	33:959$164
Estopa	7:892$020	6:563$035	8:113$830	6:768$075
Materiaes gastos em reparação de caixas d'agua, encanamentos e accessorios	5:525$240	12:878$120	49:849$571	11:869$980
Materiaes diversos de uso corrente nas locomotivas, tijolos para guarda fogo, grelhas, gaxetas, vidros de indicadores, pharóes, enchimento para caixas, lã de Berlim, etc.	68:213$056	56:175$454	21:157$511	15:872$240
	1.720:932$170	1.158:094$100	1.533:167$830	675:114$360

Em 1912 foi de Rs. 2.291:435$587 e em 1911 de Rs. 1.626:716$420 a despesa com a verba «Conducção de trens», nas bitolas de 1m,60 e 0m,60, accusando um augmento em 1912 de Rs. 664:719$167.

O augmento de despesa na bitola de 1m,00 em 1912 foi de Rs. 998:150$080.

Em resumo, comparadas as Despezas da conducção de trens em 1911 e 1912, os augmentos deste anno foram os seguintes:

Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$	Pessoal	101:881$097
	Material.	562:838$070
	Total	664:719$167

As unidades de trabalho tiveram os seguintes augmentos de preço:

Pessoal			Material			Total		
Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.	Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.	Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.
$039	$020	$001	$269	$164	$011	$308	$184	$012

O augmento de kilometragem foi de 240.401.

E' de notar que, para o augmento da verba material só o combustivel concorreu com 555:758$033, o que resultou da generalização do emprego do carvão, em substituição á lenha. O emprego deste combustivel em larga escala tornou-se impossivel, pelo abandono de sua exploração por parte de grande numero de fornecedores, que, em sua maioria agricultores, desviaram seus capitaes e actividade para as culturas; na lavoura se empregaram tambem os braços e meios de transporte, o que impedio a exploração das mattas, já distantes da linha na maior extensão da bitola de $1^m,60$.

D'ahi provém, principalmente, o augmento de custo das unidades de trabalho, na verba material.

Os augmentos da kilometragem, do salario, causado pela situação geral do Estado, do numero de empregados, reclamado pelas necessidades sempre crescentes do serviço, elevaram o custo das unidades na verba pessoal.

Bitola de $1^m,00$ . . .	Pessoal	140:096$610
	Material.	858:053$470
	Total	998:150$080

As unidades de trabalho tiveram os seguintes augmentos de preço:

Pessoal			Material			Total		
Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.	Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.	Trem klm.	Locomotiva klm.	Vehiculo klm.
$018	$011	$001	$245	$197	$010	$263	$208	$011

Na verba pessoal, o custo das unidades se elevou pelas razões já expostas em relação á bitola de 1m,60.

Quanto á verba material, só o carvão a elevou de 732:320$695. Nesta bitola, onde as mattas são proximas á linha e sua exploração facil, houve grande producção de lenha antes de se accentuar a crise de braços, insufficiente, porém, para attender ás necessidades do consumo; além d'isso, seu transporte, para formação de depositos, seria volumoso a ponto de prejudicar o serviço do trafego remunerado.

O quadro seguinte mostra o consumo de combustivel, lubrificantes e estopa nas locomotivas, e de lubrificantes e estopa nos vehiculos:

Designação	Carvão		Lenha		Lubrificantes		Estopa	
	Consumo em kgs.	Importancia	Consumo em m.³	Importancia	Consumo em litros	Importancia	Consumo em kgs.	Importancia
Bitola de 1m,60:								
Locomotivas . . .	30.340$160	1.385:562$140	59.203	214:538$370	82.317	29:167$779	20.967,5	7:792$615
Vehiculos	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	16.981	6:165$551	107,	40$970
Total . . .	30.340$160	1.385:562$140	59.203	214:538$370	99.298	35:333$330	21.074,5	7:833$585
Bitola de 0m,60:								
Locomotivas . . .	199$300	9:079$000	5.238	18:954$910	2.126	750$881	543,5	201$845
Vehiculos	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	280	138$800	30,	11$200
Total . . .	199$300	9:079$000	5.238	18:954$910	2.406	889$681	573,5	213$045
Bitola de 1m,00:								
Locomotivas . . .	16.871$520	776:309$152	216.158	705:548$120	89.642,75	35:756$630	23.242,	8:641$740
Vehiculos	. . . . .	. . . . .	. . . .	. . . . .	19.469	6:257$378	55,	20$450
Total . . .	16.871$520	776:309$152	216.158	705:548$120	109.111,75	42:014$008	23.297,	8:662$190

Reparação do material rodante

Locomotivas

As despesas feitas com a reparação de locomotivas, nas officinas de Jundiahy e de Rio Claro, foram, em 1912 de Rs. 559:739$960 e em 1911, de 522:387$180.

Referidas, porém, essas despesas á unidade de trabalho locomotiva-kilometro, em 1912 o custo de reparação foi de $090 e em 1911 de $099.

Nas officinas de Jundiahy foram reparadas 91 locomotivas em 1912, das quaes 46 da bitola de $1^m,60$, 40 da bitola de $1^m,00$ e 5 das bitolas de $0^m,60$, não estando incluidas nesses numeros as «reparações de deposito.»

Nas officinas de Rio Claro foram feitas reparações geraes em 3 locomotivas e pequenas reparações em 16.

O quadro seguinte mostra as despesas feitas com a reparação do material de tracção das bitolas de $1^m,60$, $0^m,60$ e $1^m,00$.

DESIGNAÇÃO	1912	1911	Differença em 1912	
Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$				
Pessoal.	140:680$740	151:973$780	—	11:293$040
Material	131:356$310	120:198$160	+	11:158$150
Total . . .	272:037$050	272:171$940	—	134$890
Bitola de $1^m,00$				
Pessoal	165:950$010	161:485$970	+	4:464$040
Material	121:752$900	88:729$270	+	33:023$630
Total. . . .	287:702$910	250:215$240	+	37:487$670

As despesas com a reparação de locomotivas, referidas ás unidades de trabalho, offerecem em 1912 e 1911 o seguinte confronto:

DESIGNAÇÃO	Importancia média das reparações					
	Por trem-kilometro			Por locomotiva-km.		
	Pessoal	Material	Total	Pessoal	Material	Total
Bitolas de 1m,60 e 0m,60						
Em 1912.	$079	$073	$152	$051	$048	$099
Em 1911.	$091	$072	$163	$061	$048	$109
Differença em 1912 .	—$012	+$001	—$011	—$010	—	—$010
Bitola de 1m,00						
Em 1912.	$058	$042	$100	$048	$035	$083
Em 1911.	$069	$038	$107	$058	$032	$090
Differença em 1912 .	—$011	+$004	—$007	—$010	+$003	—$007

Carros

O quadro abaixo mostra as despesas com a conservação e a reparação dos carros de passageiros, de correio e breaks das bitolas de 1m,60, 0m,60 e 1m,00.

Designação	Em 1912	Em 1911	Differença em 1912
Bitola de 1m,60 e 0m,60			
Pessoal.	102:288$680	82:643$010	+ 19:645$670
Material	95:947$440	86:008$250	+ 9:939$190
Total	198:236$120	168:651$260	+ 29:584$860

Designação	Em 1912	Em 1911	Differença em 1912
Bitola de 1m,00			
Pessoal.	92:206$150	86:085$870	+ 6:120$280
Material	86:894$050	100:220$450	— 13:326$400
Total	179:100$200	186:306$320	— 7:206$120

O quadro seguinte mostra essas despesas referidas ás unidades de trabalho:

ANNO	POR CARRO-KILOMETRO		
	Pessoal	Material	Total
Bitola de 1m,60 e 0m,60			
Em 1912	$009	$009	$018
Em 1911	$008	$008	$016
Differença em 1912	+ $001	+ $001	+ $002
Bitola de 1m,00			
Em 1912	$008	$008	$016
Em 1911	$010	$012	$022
Differença em 1912	— $002	— $004	— $006

Vagões

O quadro seguinte mostra as despesas com a conservação e a reparação dos vagões:

DESIGNAÇÃO	Em 1912	Em 1911	Differença em 1912
Bitola de 1m,60 e 0m,60			
Pessoal	151:702$880	147:072$150	+ 4:630$730
Material	130:650$570	107:961$990	+ 22:688$580
Total	282:353$450	255:034$140	+ 27:319$310
Bitola de 1m,00			
Pessoal	103:015$570	90:871$430	+ 12:144$140
Material	108:034$750	97:558$320	+ 10:476$430
Total	211:050$320	188:429$750	+ 22:620$570

As despesas por unidade de trabalho foram as seguintes:

ANNOS	Por vagão-kilometro		
	Pessoal	Material	TOTAL
Bitolas de 1m,60 e 0m,60			
Em 1912	$006	$005	$011
Em 1911	$007	$005	$012
Differença em 1912.	— $001	—	— $001
Bitola de 1m,00			
Em 1912	$002	$002	$004
Em 1911	$002	$002	$004
Differença em 1912.	—	—	—

Recapitulação das despesas da Locomoção por conta do custeio

O total das despesas da Locomoção, por conta do custeio, sem incluir a conta de capital adiante especificada, foi o seguinte:

ANNOS	Bitolas de 1m,60 e 0m,60	Bitola de 1m,00	TOTAL
Em 1912	3.426:936$417	3.112:051$400	6.538:987$817
Em 1911	2.630:174$222	1.972:585$330	4.602:759$552
Differença em 1912 .	+ 796:762$195	+ 1.139:466$070	+ 1.936:228$265

O quadro seguinte mostra essa despesa subdividida pelas diversas verbas:

DESIGNAÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60				Bitola de 1m,00			
	Em 1912			Total em 1911	Em 1912			Total em 1911
	Pessoal	Material	Total		Pessoal	Material	Total	
Administração	111:229$820	7:385$600	118:615$420	88:396$360	102:068$270	991$310	103:059$580	85:864$930
Despesas geraes de officinas	106:939$730	55:546$410	162:486$140	151:516$730	107:874$720	90:562$180	198:436$900	144:112$470
Edificios para officinas	29:436$360	25:876$460	55:312$820	32:154$720	26:560$660	25:859$190	52:419$850	40:945$710
Conducção de trens	570:503$417	1.720:932$170	2.291:435$587	1.626:716$420	533:832$040	1.533:167$830	2.066:999$870	1.068:849$790
Reparação de locomotivas	140:680$740	131:356$310	272:037$050	272:171$940	165:950$010	121:752$900	287:702$910	250:215$240
Reparação de carros	102:288$680	95:947$440	198:236$120	168:651$260	92:206$150	86:894$050	179:100$200	186:306$320
Reparação de vagões	151:702$880	130:650$570	282:353$450	255:084$140	103:015$570	108:034$750	211:050$320	188:429$750
	1.212:781$627	2.167:694$960	3.380:476$587	2.594:641$570	1:131:507$420	1.967:262$210	3.098:769$630	1.964:724$210
Contas	. . . . .	. . . . .	46:459$830	35:532$652	. . . . .	. . . . .	13:281$770	7:861$120
Total geral	. . . . .	. . . . .	3.426:936$417	2.630:174$222	. . . . .	. . . . .	3.112:051$400	1.972:585$330

Referindo as despesas totaes da locomoção em 1912 e 1911 ás unidades de trabalho, temos os seguintes resultados:

Designação	Em 1912	Em 1911	Differença em 1912	
			Para mais	Para menos
Bitolas de 1m,60 e 0m,60				
Por trem-kilometro	1$915	1$573	$342	—
Por locomotiva-kilometro	1$252	1$053	$199	—
Por vehiculo-kilometro	$085	$073	$012	—
Bitola de 1m,00				
Por trem-kilometro	1$080	$839	$241	—
Por locomotiva-kilometro	$898	$715	$183	—
Por vehiculo-kilometro	$045	$036	$009	—

Considerando apenas os serviços retribuidos, excluindo os serviços de lastro, manobras e paradas com vapor, temos os seguintes resultados em 1912 e 1911.

Designação	Em 1912	Em 1911	Differença em 1912	
			Para mais	Para menos
Bitolas de 1m,60 e 0m,60				
Por trem-kilometro	2$016	1$689	$327	—
Por vehiculo-kilometro	$087	$077	$010	—
Por tonelada-kilometro de peso util	$025	$022	$003	—
Bitola de 1m,00				
Por trem-kilometro	1$184	$922	$262	—
Por vehiculo-kilometro	$049	$040	$009	—
Por tonelada-kilometro de peso util	$023	$018	$005	—

Para melhor comparar as despesas da locomoção nas differentes secções, damos em seguida diagrammas e quadros abrangendo dados dos ultimos annos.

Com a conservação dos edificios das officinas e de outras repartições das bitolas de 1m,60, 0m,60 e 1m,00, despendeu-se a quantia de 107:732$670, ou mais 34:632$240 do que no anno de 1911.

O quadro abaixo mostra os preços médios, annuaes dos materiaes usados na conducção de trens:

Annos	Carvão	Lenha	Estopa	Oleos	Bitola de $1^m,00$ Lenha
1892	79$538	—	$796	1$061	2$260
1893	51$550	—	$852	1$291	2$491
1894	55$529	—	$890	1$360	2$057
1895	46$800	—	$758	1$056	2$185
1896	50$000	—	$783	$847	2$225
1897	59$088	—	$849	1$140	2$215
1898	71$728	—	1$096	1$289	2$255
1899	64$063	2$461	$766	$780	2$383
1900	61$633	2$843	$607	$559	2$391
1901	59$512	3$023	$485	$577	2$665
1902	41$894	3$196	$494	$515	2$673
1903	46$664	3$251	$480	$556	2$653
1904	41$062	3$080	$581	$541	2$654
1905	39$283	2$962	$616	$447	2$586
1906	36$969	2$930	$577	$372	2$518
1907	40$282	2$866	$595	$531	2$522
1908	44$480	2$950	$511	$482	2$569
1909	32$370	2$828	$457	$409	2$577
1910	36$012	3$212	$387	$407	2$660
1911	39$850	3$310	$393	$403	2$745
1912	45$790	3$623	$371	$377	3$264

O quadro seguinte mostra os preços médios annuaes, nos ultimos 16 annos, dos materiaes empregados na reparação de locomotivas, carros e vagões.

Designação	Unidades	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
Ferro batido	Kilgs.	$491	$562	$548	$558	$516	$338	$366	$366	$355	$316	$330	$356	$307	$299	$297	$299
Ferro fundido	»	$263	$331	$314	$341	$301	$289	$281	$295	$287	$331	$309	$338	$305	$262	$226	$209
Bronze fundido. . . .	»	2$250	$695	$810	1$499	1$789	1$515	1$357	1$078	1$065	1$029	1$030	1$076	1$110	1$265	1$044	1$311
Metal branco	»	2$707	2$913	$510	4$190	2$066	1$750	1$044	1$120	$924	$750	1$248	1$073	1$108	1$053	1$019	1$160
Aços diversos	»	$734	$861	$895	$829	$731	$687	$638	$693	$864	$645	$785	$845	$616	$578	$463	$440
Pregos	»	$925	$914	$754	$835	$723	$596	$521	$529	$476	$528	$610	$590	$447	$658	$642	$673
Batentes para vagões . .	Um	—	86$570	89$798	90$488	87$330	87$330	69$254	69$260	69$260	69$260	69$276	69$253	68$478	68$697	65$513	68$035
Molas espiraes para vagões	Uma	12$199	15$604	15$885	15$279	15$279	15$205	10$130	10$219	9$986	8$918	8$910	10$149	10$389	9$951	9$933	8$607
Eixos para vagões. . .	Um	—	120$516	114$485	106$156	102$070	101$39	94$831	78$70	78$700	78$700	78$700	73$492	43$963	40$108	36$630	89$815

Os diagrammas N.os 34 e 35 mostram as despesas da locomoção, por conta do custeio, nas linhas da bitola de $1^m,60$, $0^m,60$ e $1^m,00$, no periodo de 1898 a 1912.

O diagramma N.o 36 mostra o total das despesas da locomoção, por conta do custeio, em todas as linhas no mesmo periodo.

Os diagrammas N.os 38 e 39 mostram os preços de vehiculo-kilometro, considerando apenas os serviços retribuidos, no periodo de 1898 a 1912, e os preços de tonelada-kilometro de peso util rebocado, no periodo de 1898 a 1912.

Fundição de ferro e bronze

As officinas de fundição de ferro e bronze de Jundiahy e de Rio Claro entregaram em 1912 ao Almoxarifado, para serem utilizados nos diversos serviços da Locomoção e de outras divisões, 807267,[550] kilos de ferro fundido e 55305,[500] kilos de bronze em peças moldadas, cujos preços médios de fundição foram:

De ferro fundido em obras $209
De bronze . . . . 1$311

Durante o mesmo anno empregaram-se nos diversos serviços da Locomoção e outras repartições 670677 kilos de ferro fundido e 49848 kilos de bronze moldado em peças, como se vê no quadro seguinte:

Designação	Ferro fundido moldado		Bronze fundido moldado	
	Quantidade em kilos	Importancia	Quantidade em kilos	Importancia
Bitola de 1m,60				
Reparação de locomotivas	22.223,5	4:631$118	6.872,5	8:837$770
Reparação de carros . .	45.500,5	9:565$066	3.164,	4:025$155
Reparação de vagões . .	105.926,5	22:228$806	3.543,	4:532$880
Obras diversas para Locomoção e outras divisões	170.368,	35:010$050	9.683,	12:428$460
Total	344.018,5	71:435$040	23.262,5	29:824$265
Bitola de 0m,60				
Reparação de locomotivas	380,	78$370	98,	125$060
Reparação de carros . .	458,	91$600	40,	51$130
Reparação de vagões . .	7.334,	1:586$630	163,	216$335
Obras diversas para Locomoção e outras divisões	—	—	—	—
Total	8.172,	1:756$600	301,	392$525
Bitola de 1m,00				
Reparação de locomotivas	120.574,	24:875$425	9.345,	11:883$535
Reparação de carros . .	39.698,	8:048$830	2.062,	2:626$065
Reparação de vagões . .	103.691,	21:649$340	8.891,	11:456$375
Obras diversas para Locomoção e outras divisões	54.523,5	11:294$705	5.986,5	7:896$545
Total	318.486,5	65:868$300	26.284,5	33:862$520

Fornecimentos a diversos

Nas officinas de Jundiahy e de Rio Claro foram executados serviços para outras repartições e para extranhos, na importancia de 1.319:985$319, distribuidos da seguinte forma:

DESCRIPÇÃO	Bitolas de 1m,60 e 0m,60				Bitola de 1m,00			
	Em 1912			Total em 1911	Em 1912			Total em 1911
	Pessoal	Material	Total		Pessoal	Material	Total	
Engenheiros	107:105$430	212:507$399	319:612$829	129:939$720	71:325$950	115:903$090	187:229$040	173:005$430
Trafego	76:432$590	17:530$880	93:963$470	78:265$610	76:923$020	18:700$510	95:623$580	74:587$590
Telegrapho	3:804$440	5:203$680	9:008$120	5:997$860	2:656$370	3:260$290	5:916$660	2:219$940
Almoxarifado — Fundição de ferro	86:703$500	53:713$120	140:416$620	130:681$930	—	—	—	—
Almoxarifado — ,, ,, bronze	19:708$640	14:827$870	34:536$510	24:618$590	18:200$900	17:145$150	30:346$050	19:325$740
Almoxarifado — Material para custeio	20:024$790	7:528$090	27:552$880	48:288$340	19:824$510	26:017$030	45:841$540	40:190$520
Horto Florestal	114$780	60$130	174$910	81$880	1:670$700	3:632$180	5:302$880	2:897$230
Contadoria - custeio	1:684$920	333$740	2:018$660	3:171$610	1:310$860	520$370	1:831$230	—
Almoxarifado - custeio	641$330	59$380	700$710	657$540	—	—	—	14$120
Particulares	32:809$490	48:208$800	81:018$290	33:217$350	80:390$750	36:476$310	116:867$060	31:912$810
Companhias de Estradas de Ferro	14:602$360	21:989$390	36:591$750	21:698$750	36:437$190	22:722$390	59:159$580	17:772$890
Pensões	19:768$000	—	19:768$000	6:620$000	6:505$000	—	6:505$000	4:255$000
Total	383:400$270	381:962$479	765:362$749	483:189$180	310:245$250	244:877$320	554:622$570	366:181$270

O diagramma n. 40 mostra as despesas com esta verba desde o anno de 1898 a 1912.

Pessoal

O numero médio de empregados durante o anno de 1912 foi de:

Categoria	Bitolas de		
	$1^m,60$	$1^m,00$	$0^m,60$
ESCRIPTORIO:			
Chefe da Locomoção	1		
Chefe da Tracção	1		
Inspector da Tracção	—	1	
Engenheiros da Tracção	1		
Chefe de Escriptorio	1		
Desenhista	1		
Escripturarios	7	3	
Amanuense	1		
Praticantes	6	1	
Continuos	1		
Total	20	5	
OFFICINAS:			
Chefe de Officinas	1	1	
Sub-chefe de Officinas	1	1	
Mestres de Officinas	3	5	
Ajustadores	46	32	
Torneiros	16	15	
Caldeireiros e funileiros	11	7	
Ferreiros	13	20	
Fundidores	15	4	
Carpinteiros	16	90	
Pintores	8	22	
Malhadores	35	28	
Limadores	7	5	
Serradores	1	17	
Operarios diversos	103	106	
Aprendizes	77	68	
Trabalhadores	74	123	
Pedreiros	7	5	
Serventes	11	7	
Engenheiros praticantes	1		
Total	446	556	

Tracção

Categoria	Bitolas de		
	1m,60	1m,00	0m,60
Chefe de deposito	1	1	
Inspector de locomotivas	1	1	
Encarregado de deposito	3		
Machinistas	61	74	
Foguistas	61	71	
Limpadores	41	45	
Ajustadores	3	6	
Ajudantes e aprendizes de ajustadores	8	11	
Trabalhadores	9	5	
Lenheiros e carvoeiros	35	22	
Bombeiros	1		
Empilhadores de lenha	7		
Pensionistas	4		
Total	235	236	
FISCAES DE LINHA:			
Fiscal geral	1	4	
Ajudante	1		
Total	2	4	

Conta de Capital

As despesas por conta desta verba são discriminadas no quadro abaixo e attingiram a Rs. 3.548:641$798:

Bitola de 1m,60 e 0,m60

DESCRIPÇÃO	Pessoal	Material	Total
Montagem das locomotivas n.º 73 e 74	5:138$260	506$510	. . . . .
Custo das 2 locomotivas "American"	. . . .	158:767$900	164:412$670
Montagem das locomotivas N.º 1 e 2	4:557$080	367$240	
Custo das 2 locomotivas "Borsig"	. . . .	127:518$370	132:442$690
12 Carros, sendo 2 de 1.ª classe, 2 mixtos, 4 de 2.ª classe e 4 bagagem	49:632$050	47:317$903	
Materiaes para construcção dos 12 carros	. . . .	230:328$588	327:278$541
2 Carros, sendo 1 restaurant e 1 Pullman	12:124$400	10:219$398	
Materiaes para construcção dos 2 carros.	. . . .	33:292$582	55:636$380
Montagem de 100 vagões abertos de 8 rodas	16:662$170	3:805$809	
Custo dos 100 vagões abertos typo Campinas	. . . .	624:420$140	644:888$119
Montagem de 50 estrados com trucks para vagões frigorificos . . .	1:169$220	317$795	
Custo dos 39 estrados com trucks typo Campinas	. . . .	184:804$160	186:291$175
Conclusão da construcção de 6 gondolas S. Rita	2:420$240	4:272$454	6:692$694
Construcção de mais 6 gondolas S. Rita.	4:202$050	4:912$661	9:114$711
Collocação de freios nos carros de S. Rita	185$260	52$210	237$470
Montagem das locomotivas Ns. 8 e 9 S. Rita	1:589$080	692$925	
Custo de 2 locomotivas de cargas e passageiros S. Rita	. . . .	44:507$890	46:789$895
Conclusão da construccão de 2 carros sendo 1 restaurant e 1 Pullman	530$180	14:415$967	14:946$147
Conclusão da construcção de 2 carros para bagagem	2:574$780	1:222$300	3:797$080
Conclusão da construcção de 6 carros para passageiros	15:542$950	30:691$275	46:234$225
Custo de 3 carros, sendo 1 de 1.ª e 2 de 2.ª classe	. . . .	123:129$630	123:129$630
Montagem de 12 carros de passageiros	3:177$540	238$055	3:415$595
Collocação de freios automaticos nos vagões	11:049$400	30:136$598	65:458$608

DESCRIPÇÃO	Pessoal	Material	Total
Custo da ferragem para freios automaticos.	. . . .	24:272$610	
Construcção de galpão para carros S. Veridiana.	1:582$530	1:437$666	3:020$196
1 Vapor completo com rodas na popa e 2 lanchas para balsas com convez	. . . .	58:975$110	58:975$110
MACHINISMOS PARA OFFICINAS:			
1 Machina de puncção e tesoura para cortar chapas	. . . .	14:237$630	
1 Machina para aplainar chapas .	. . . .	6:323$650	
1 „ „ serrar metaes . .	. . . .	7:931$460	
1 Torno mechanico	. . . .	20:445$260	
1 Prensa hydraulica para eixar rodas	. . . .	8:983$917	
1 Machina para entortar peças . .	. . . .	26:246$280	
2 Machinas para furar	. . . .	12:994$960	
2 „ „ moldar. . . .	. . . .	4:407$970	
Montagem destes machinismos . .	2:765$340	759$485	105:095$952
Carretão para as officinas . . .	1:506$900	. . . .	1:506$900
Conclusão do apparelhamento ambulante para alimentação d'agua.	211$780	154$920	366$700
Columna d'agua em Baguassú . .	1:201$580	3:614$110	4:815$690
Alimentação d'agua S. Queiroz . .	751$420	3:729$590	4:481$010
Total	138:574$210	1.870:452$978	2.009:027$188
BITOLA DE $1^{m},00$			
Montagem de 13 locomotivas . .	17:668$900	1:627$100	
Custo de 11 locomotivas "Baldwin"	. . . .	437:041$190	
„ „ 2 „ "Pacific" .	. . . .	50:935$050	507:272$240
Montagem de 150 vagões . . .	23:780$580	7:251$457	
Custo dos 150 vagões.	. . . .	695:602$840	726:634$877
Montagem de estrados e truks de 50 vagões frigorificos	1:951$850	532$515	
Custo dos 50 estrados e trucks. .	. . . .	210:158$420	212:642$785
Collocação de freios nos carros e vagões	1:364$870	8:470$495	
Custo da ferragem dos freios "Westinghouse"	. . . .	10:989$000	20:824$365
Construcção de 5 gaiolas . . .	4:464$480	4:554$873	9:019$353
Construcção de 2 carros taboleiro.	317$240	652$270	969$510
Construcção de galpão para carros e vagões	2:221$560	2:653$755	4:875$315
MACHINISMOS PARA OFFICINAS:			
1 Machina para atarraxar parafuzos	. . . .	1:650$000	
1 Torno mecanico e pertences . .	. . . .	9:481$160	

DESCRIPÇÃO	Pessoal	Material	Total
Bitola de 1m,00			
2 Machinas para serrar madeira (serra-fita)	. . . .	830$000	
1 Machina para serra circular . .	. . . .	550$000	
1 „ „ lixar madeira . .	. . . .	9:555$500	
1 Motor electrico	. . . .	257$800	
1 Motor e pertences	60$950	3:530$660	
3 Motores electricos	. . . .	3:030$000	
1 Machina para respigar madeira (malhetar)	. . . .	2:263$730	
1 Machina para furar	. . . .	9:946$440	
1 „ „ fazer molduras .	. . . .	2:662$670	
1 „ „ furar metaes . .	. . . .	1:800$000	
1 „ a mão para furar metaes	. . . .	165$000	
1 „ para serrar madeira (serra-fita).	. . . .	820$000	
1 Machina para nickelar (apparelhos)	. . . .	1:749$470	
2 Motores electricos	. . . .	1:097$400	
4 Paineis para distribuição de energia electrica	. . . .	1:661$170	
1 Martello com 2 peças sobresalentes	. . . .	2:643$800	
Montagem destes machinismos . .	1:509$570	678$275	55:943$595
1 Torno para aros	149:470	1:283$100	1:432$570
Total	53:489$470	1.486:125$140	1.539:614$610

Material comprado, construido e vendido

De 1.º de Janeiro de 1907 a 31 de Dezembro de 1912 foram comprados e construidos, nas officinas de Jundiahy e de Rio Claro, os seguintes materiaes:

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00	Bitola de 0m,60	Custo do material
Locomotivas	8	26	2	1.783:640$140
Carros diversos	40	2	—	1.782:205$474
Vagões diversos	200	485	12	4.474:093$537
Vagões frigorificos	39	50	—	398:933$960
Carretão para locomotivas . . .	2	—	—	14:759$674
Guindaste a vapor	5	—	—	59:451$022
Total geral. . .	. . .	. . .	. . .	8.513:083$807

Nesse periodo foram comprados 100 vagões de aço com lotação de 42 toneladas, e 100 vagões com lotação de 26 toneladas, **da bitola de 1m,60.**

Nas officinas de Rio Claro foram construidas 35 gaiolas, e compradas 450 gondolas de 8 rodas com lotação de 24 toneladas, **para bitola de 1m,00.**

No mesmo espaço de tempo foram vendidos ás Estradas de Ferro affluentes á Paulista, ou encostados por não servirem mais os seguintes materiaes:

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00	Bitola de 0m,60	Custo do material vendido
Locomotivas	8	12	—	335:000$000
Carros diversos	—	4	—	33:500$000
Vagões	—	1	—	5:000$000
Guindastes	—	—	—	—
Total . . .	. . .	. . .	. . .	373:500$000

As locomotivas que estão encostadas são as de Nos. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8 e 16, da bitola de 1m,60. Foram vendidas as locomotivas Nos. 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10, 14, 15, 16, 53 e 54 da bitola de 1m,00.

Em 1.º de Janeiro de 1913 existiam em construcção, nas officinas de Rio Claro, os seguintes materiaes:

Carros diversos	5
Vagões diversos	—

Em 1912 foram encommendados os seguintes materiaes para serem entregues no decorrer de 1913:

DESIGNAÇÃO	Bitola de 1m,60	Bitola de 1m,00	Bitola de 0m,60	Custo Cif Santos do material
Caixas para os vagões frigorificos	25	25	—	282:750$000
Locomotivas	8	13	—	988:067$190
Carros diversos	9	—	—	297:675$000
Vagões de 12 toneladas	100	—	—	212:100$000
Vagões de 30 »	100	—	—	525:815$470
Vagões de 42 »	50	—	—	363:978$750
Vagões frigorificos	11	—	—	39:022$500
Guindastes	2	—	—	19:071$000
Total . . .	. . .	. . .	. . .	2.728:479$910

De 1.º de Janeiro de 1907 a 31 de Dezembro de 1912 foram comprados machinismos para as officinas de Jundiahy e de Rio Claro na importancia de 680:358$005; com columnas e caixas d'agua despendeu-se 70:747$739; com modificações e augmentos no edifficio das officinas, para poder attender o serviço de reparação de vehiculos despendeu-se 281:222$500; e com a acquisição de um vapor e duas lanchas despendeu-se a importancia de 58:975$110.

VI

Almoxarifado

Fornece esta repartição, com séde em Jundiahy, todos os materiaes necessarios ás diversas repartições da Companhia Paulista e aos depositos succursaes, estabelecidos em Campinas e Rio Claro, junto ás officinas da bitola estreita.

Todas as compras são, em geral, feitas mediante concurrencia, pedindo-se, por carta, preços ás diversas casas do estrangeiro, de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro.

Durante o anno de 1912 o Almoxarifado teve o seguinte movimento:

DEBITO

Valor de materiaes existentes em 1 de Janeiro de 1912		881:891$856
Directamente do estrangeiro		4.575:666$100
Comprado nos mercados de Campinas, S. Paulo e Rio de Janeiro, a saber:		
Carvão de pedra	1.762:703$540	
Dormentes	374:067$064	
Impressos e objectos para escriptorio	124:247$860	
Lenha	1.153:100$655	
Madeira nacional	133:945$695	
Diversos	1.455:440$793	5.003:505$607
Proveniente das officinas		278:693$600
Total do debito		10.739:757$163

CREDITO

Materiaes fornecidos a diversas repartições da Companhia:		
Por conta do custeio . . .	6.062:893$362	
Por conta do capital . . .	3.804:809$166	9.867:702$528
Materiaes fornecidos ás officinas para fundição e outras obras necessarias ao supprimento dos depositos		119:231$260
Materiaes cedidos a outras Companhias e particulares.		
Material velho	70:328$530	
Material novo	40:044$280	110:372$810
Restituição de direitos		353$700
Valor de materiaes existentes em 31 de Dezembro de 1912		642:096$865
Total do credito		10.739:757$163

Merece menção especial o facto de, com o grande movimento occorrido durante o anno de 1912, o valor dos materiaes existentes em 31 de Dezembro ser apenas de 642:096$865, incluido o carvão, o que positiva a intelligente orientação que á sua Repartição sabe imprimir o Sr. Azevedo Marques.

No fim do anno procedeu-se a minucioso e rigoroso balanço no Almoxarifado e depositos, pesando, medindo e contando todos os materiaes. conforme a sua naturesa. O resultado foi o mais lisonjeiro possivel, sendo, tanto as sobras como as faltas, em quantidades insignificantes e todas justificadas.

É digno de louvor o almoxarife, Snr. Carlos Emilio de Azevedo Marques Filho, pelo zelo com que dirige todo o serviço a seu cargo.

VII

Pessoal

Continúa todo o pessoal em geral a prestar com dedicação bons serviços á Companhia. Cabe aqui, e o faço com a mais viva satisfação e cheio de profundo reconhecimento, agradecer mais uma vez aos dignos amigos e companheiros, chefes das diversas repartições, a direcção intelligente, zeloza, solicita e economica, que a ellas têm dado, e a seus ajudantes, bem como a todos os diversos empregados, a elles directamente subordinados, o muito efficaz auxilio que me têm prestado.

Manteve a Companhia, no serviço de custeio de suas linhas ferreas durante o anno de 1912 um effectivo médio de 4.836 empregados, assim discriminados:

	Numero de empregados		Proporção por cento
	Total	Por um kilometro	
Inspectoria Geral, Contadoria e Almoxarifado	159	0,138	3,3
Trafego e Telegrapho	1.944	1,690	40,2
Locomoção	1.504	1,308	31,1
Linhas e Edificios	1.229	1,069	25,4
Total	4.836	4.205	100,0

Jundiahy, 15 de Maio de 1913.

F. de Monlevade,
Inspector Geral.

Bitolas de $1^m,60$ e $0^m,60$

Despesa absoluta total com combustivel

100:000$000 = 3 m/m

N.° 1

Anno	Despesa
1899	954:461,817
1900	700:380,630
1901	662:224,602
1902	523:803,084
1903	537:978,710
1904	634:782,065
1905	616:468,865
1906	741:394,440
1907	744:019,993
1908	710:260,030
1909	834:760,140
1910	968:923,280
1911	1083:439,388
1912	1628:134,420

Carvão consumido

1000 tons. = 3 m/m 5

N.° 2

Anno	Carvão
1899	14158 tons
1900	8252
1901	7296
1902	4445
1903	1900
1904	1760
1905	1477
1906	7396
1907	8097
1908	5667
1909	6708
1910	10372
1911	16320
1912	30539

Vehiculo kilometro rebocado e seu custo médio em combustivel

1 real = 0 m/m 5

1000000 de vehiculos kilometros rebocados = 2 m/m

N. B. — O custo do vehiculo kilometro elevou-se em 1912 pelo maior consumo de carvão.

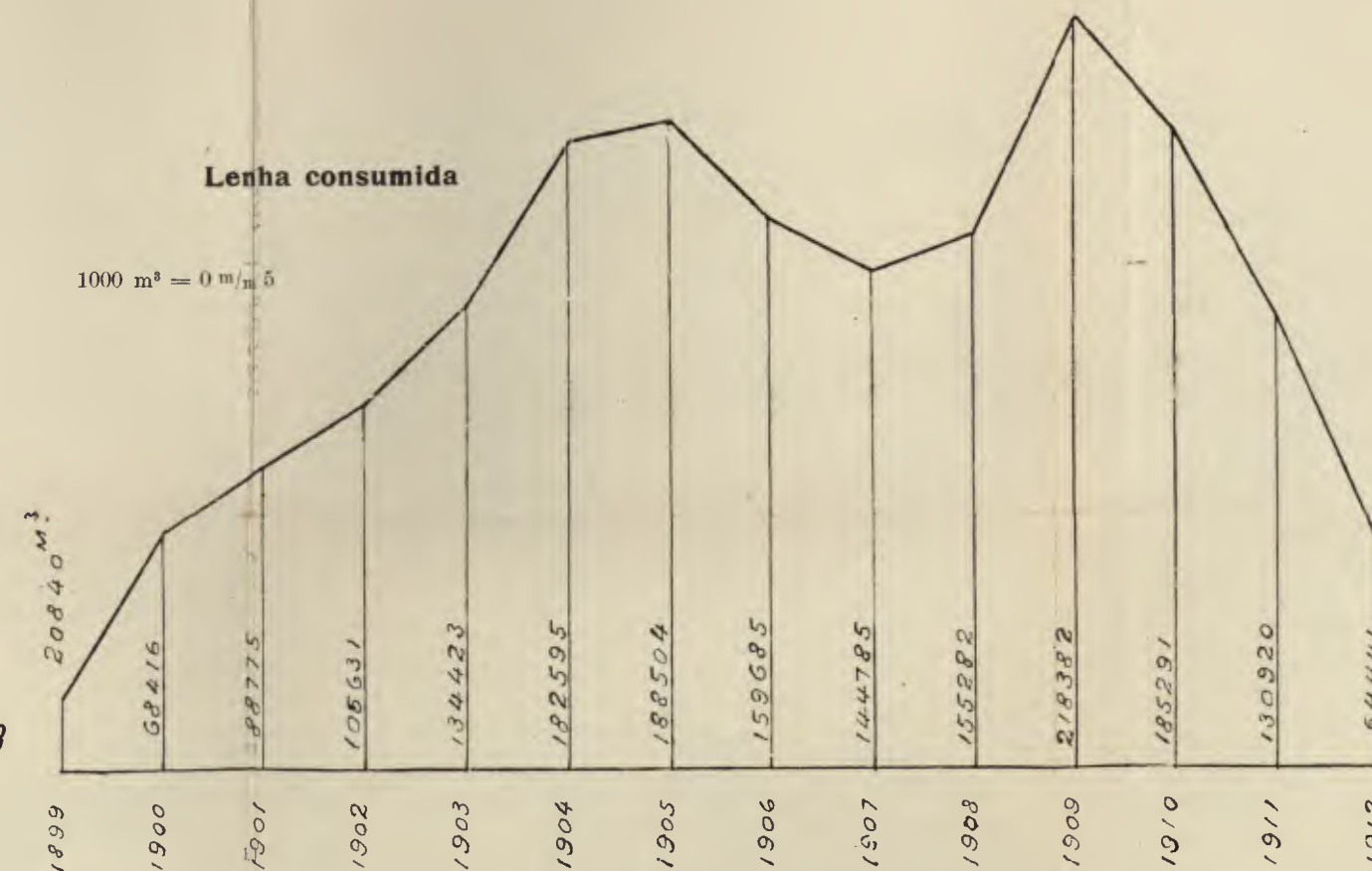
N.° 4

Anno	Vehiculos kilometros rebocados	Custo médio
1899	20587072	46,1 rs
1900	21003414	33,3
1901	24798311	26,7
1902	22973286	22,3
1903	21042024	25,5
1904	21773377	29,8
1905	20780568	29,6
1906	24828795	29,5
1907	23898747	31,0
1908	25567265	27,0
1909	31282456	26,7
1910	31580001	30,6
1911	32796286	31,8
1912	37149314	43,8

Lenha consumida

1000 m³ = 0 m/m 5

N.° 3

Anno	Lenha
1899	20840 m³
1900	68416
1901	88775
1902	105631
1903	134423
1904	182595
1905	188504
1906	159685
1907	144785
1908	155282
1909	218382
1910	185291
1911	130920
1912	64441

BITOLA DE 1^{m},60 (sómente)

Despeza e consumo com lubrificantes para locomotivas e consumo médio por locomotiva-kilometro

N.º 5

Anno	Locomotiva-kilometros	Despeza	Consumo (lts.)	Consumo médio (lts.)
1899	1593544	90:664$567	114559,4	0.071
1900	1585200	60:354$907	101675,75	0.064
1901	1742639	62:867$514	102642,0	0.058
1902	1691082	53:495$437	94833	0.056
1903	1629273	53:039$157	88027	0.054
1904	1645800	42:556$426	75547	0.045
1905	1625158	32:409$830	60494	0.042
1906	1720916	27:079$709	72441	0.042
1907	1779755	27:635$815	48193	0.027
1908	1828326	24:242$791	47114,5	0.026
1909	2142272	24:426$538	59466,5	0.028
1910	2264696	25:114$074	60006,5	0.026
1911	2427605	27:130$111	67255,5	0.028
1912	2615401	29:167$779	82347,0	0.031

25000 kilometros = 1 m/m

1:000$000 = 0 m/m 5

0, lt. 01 = 1 m/m

1000 lts. = 0 m/m 25

Bitola de $1^m,00$

Despeza com combustivel nos trens em serviço do trafego

10:000$000 = 1 m/m

N.° 6

271:597,935 — 264:699,544 — 365436,844 — 336868,720 — 325:405,600 — 297:924,600 — 293:119,610 — 330:888,590 — 360:282,850 — 375:384,120 — 419:595,257 — 439:884,330 — 606:644,901 — 1481:857,272

1899 — 1900 — 1901 — 1902 — 1903 — 1904 — 1905 — 1906 — 1907 — 1908 — 1909 — 1910 — 1911 — 1912

Carvão

1000 tons. = 21 m/m

N.° 7

758 TONS — 233 — 77 — 00 — 00 — 23 — 19 — 5 — 903 — 16871

1899 — 1900 — 1901 — 1902 — 1903 — 1904 — 1905 — 1906 — 1907 — 1908 — 1909 — 1910 — 1911 — 1912

Lenha

1000 m³ = 0 m/m 5

N.° 8

16718814 — 17717384

93082 M³ — 99318 — 132692 — 126356 — 122664 — 112321 — 113403 — 131485 — 142829 — 145532 — 162706 — 165218 — 207718 — 216158

1899 — 1900 — 1901 — 1902 — 1903 — 1904 — 1905 — 1906 — 1907 — 1908 — 1909 — 1910 — 1911 — 1912

1000000 de vehiculos kilometros rebocados = 2 m/m

1 real = 0 m/m 5

N. B. — O custo do vehiculo kilometro elevou-se em 1912 pelo maior consumo de carvão.

N.° 9

16718874 — 17717384 — 22577000 — 22808732 — 24655860 — 24702548 — 24208810 — 27944346 — 30804840 — 33338974 — 42013520 — 42599628 — 54361598 — 63853111

16.2 — 14.9 — 16.0 — 14.7 — 13.1 — 12.9 — 12.1 — 11.9 — 11.7 — 11.3 — 10.9 — 10.3 — 11.1 — 21.5

1899 — 1900 — 1901 — 1902 — 1903 — 1904 — 1905 — 1906 — 1907 — 1908 — 1909 — 1910 — 1911 — 1912

Despeza e consumo totaes de lubrificantes para locomotivas, e consumo médio por locomotiva-kilometro.

N.° 10

1236163 — 1265456 — 1511568 — 1587146 — 1733774 — 1745989 — 1668055 — 1818463 — 1994897 — 2074076 — 2359035 — 2388099 — 2757567 — 3465130

50:333,636 — 47:231,201 — 75:768,627 — 45:979,347 — 35:810,851 — 31:926,395 — 23:977,230 — 19:696,147 — 23:360,179 — 22:273,814 — 26:225,797 — 25:699,765 — 27:695,794 — 35:756,630

55515 — 62035 — 81501 — 76307 — 74799.5 — 55416 — 51539 — 49915 — 47813 — 49551.5 — 62608 — 54718.5 — 68763 — 89642.75

0.04491 — 0.04904 — 0.05391 — 0.05438 — 0.04314 — 0.03173 — 0.03089 — 0.02745 — 0.02391 — 0.02385 — 0.02654 — 0.02710 — 0.02494 — 0.02587

1899 — 1900 — 1901 — 1902 — 1903 — 1904 — 1905 — 1906 — 1907 — 1908 — 1909 — 1910 — 1911 — 1912

20000 = 1 m/m (kilometros)
1:000$000 = 0 m/m 75
0, lt. 01 = 1 m/m
1000 lts. = 33 m/m

Reparações de Locomotivas

Bitolas de 1m,60 e 0m,60

Pessoal

1 m/m = 10:000$000

N.° 11

Anno	Valor
1894	169:047$034
1895	206:409$795
1896	258:116$770
1897	314:371$150
1898	321:286$911
1899	287:888$450
1900	291:931$210
1901	278:613$980
1902	260:599$590
1903	261:456$310
1904	288:337$400
1905	262:109$200
1906	194:575$390
1907	192:050$910
1908	165:368$560
1909	147:625$450
1910	145:965$480
1911	151:973$780
1912	140:680$740

Material

N.° 12

Anno	Valor
1894	154:649$676
1895	125:926$752
1896	154:757$978
1897	182:260$418
1898	197:874$961
1899	183:667$476
1900	130:647$955
1901	156:473$622
1902	120:130$188
1903	113:000$671
1904	139:971$984
1905	123:452$780
1906	89:326$297
1907	120:334$112
1908	124:314$506
1909	155:701$768
1910	120:692$807
1911	120:198$160
1912	131:356$310

Total

N.° 13

Anno	Valor
1894	323:696$710
1895	332:336$547
1896	412:874$748
1897	496:661$568
1898	519:161$872
1899	471:505$926
1900	422:579$165
1901	435:087$602
1902	380:729$778
1903	374:456$981
1904	428:309$384
1905	385:561$980
1906	283:901$687
1907	312:385$022
1908	289:683$066
1909	303:327$218
1910	266:658$287
1911	272:171$940
1912	272:037$050

Custo das reparações por locomotiva-kilometro

1 m/m = 10 réis

N.° 14

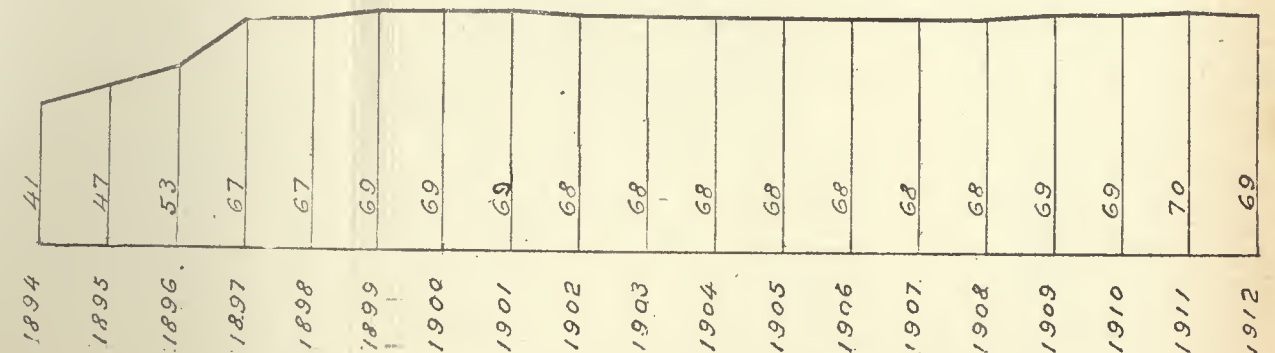
Anno	Custo
1894	$227
1895	$212
1896	$232
1897	$281
1898	$312
1899	$283
1900	$253
1901	$238
1902	$215
1903	$219
1904	$260
1905	$237
1906	$165
1907	$175
1908	$153
1909	$137
1910	$115
1911	$109
1912	$099

Numero de locomotivas

Bitola de 1m,60

0 m/m 5 = 1 locomotiva

N.° 15

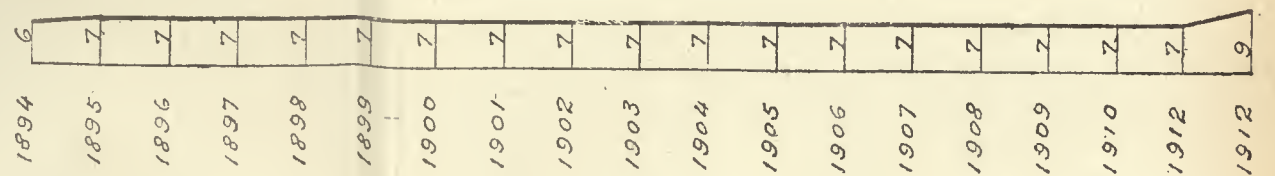
Anno	Locomotivas
1894	41
1895	47
1896	53
1897	67
1898	67
1899	69
1900	69
1901	69
1902	68
1903	68
1904	68
1905	68
1906	68
1907	68
1908	68
1909	69
1910	69
1911	70
1912	69

N. B. — Foram retiradas de serviço 8 locomotivas e adquiridas e construidas 8, de 1901 a 1912.

Numero de locomotivas

Bitola de 0m,60

1 m/m = 1 locomotiva

N.° 16

Anno	Locomotivas
1894	6
1895	7
1896	7
1897	7
1898	7
1899	7
1900	7
1901	7
1902	7
1903	7
1904	7
1905	7
1906	7
1907	7
1908	7
1909	7
1910	7
1912	7
1912	9

Reparações de Locomotivas

BITOLA DE 1^{m},00

PESSOAL

1 m/m = 10:000$000

N.° 17

Anno	Valor
1894	60:069,950
1895	117:928,480
1896	184:303,204
1897	197:691,500
1898	212:492,230
1899	188:774,900
1900	177:792,910
1901	184:353,230
1902	187:241,910
1903	192:010,410
1904	192:478,860
1905	171:984,940
1906	131:313,610
1907	129:408,620
1908	153:298,200
1909	149:292,940
1910	173:796,130
1911	161:485,970
1912	165:950,010

MATERIAL

N.° 18

Anno	Valor
1894	25:532,980
1895	53:591,160
1896	146:030,441
1897	124:198,162
1898	100:538,245
1899	124:142,870
1900	100:093,404
1901	122:058,074
1902	118:995,331
1903	113:319,655
1904	105:435,585
1905	86:019,412
1906	56:117,105
1907	80:637,883
1908	100:087,625
1909	91:781,559
1910	98:874,404
1911	88:729,270
1912	121:752,900

TOTAL

N.° 19

Anno	Valor
1894	85:602,930
1895	171:519,640
1896	330:333,641
1897	321:889,662
1898	313:030,475
1899	312:917,770
1900	277:886,314
1901	306:411,304
1902	306:237,141
1903	305:330,065
1904	297:914,445
1905	258:004,352
1906	187:430,715
1907	216:046,500
1908	253:385,825
1909	241:074,499
1910	272:670,534
1911	250:215,240
1912	287:702,910

Custo das reparações por locomotiva-kilometro

1 m/m = 10 réis

N.° 20

Anno	Valor
1894	110
1895	164
1896	258
1897	245
1898	248
1899	259
1900	218
1901	199
1902	180
1903	173
1904	167
1905	155
1906	103
1907	108
1908	122
1909	102
1910	114
1911	090
1912	083

Numero de locomotivas

0 m/m 5 = 1 locomotiva

N.° 21

Anno	Numero
1894	30
1895	36
1896	52
1897	57
1898	59
1899	59
1900	59
1901	59
1902	59
1903	58
1904	58
1905	58
1906	58
1907	58
1908	59
1909	58
1910	60
1911	60
1912	72

Reparações de Carros

Bitolas de 1^{m},60 e 0^{m},60

Pessoal

1 m/m = 5:000$000

N.° 22

Ano	Valor
1894	67:036,840
1895	91:623,140
1896	137:719,650
1897	148:299,290
1898	145:137,674
1899	117:274,110
1900	96:788,610
1901	86:022,93[illegible]
1902	100:109,960
1903	100:438,970
1904	98:771,400
1905	104:406,300
1906	76:190,980
1907	89:559,880
1908	117:667,760
1909	123:171,400
1910	105:248,500
1911	82:643,010
1912	102:288,680

Material

N.° 23

Ano	Valor
1894	65:669,126
1895	92:061,517
1896	82:838,686
1897	94:453,100
1898	111:425,679
1899	93:919,109
1900	74:281,082
1901	76:570,694
1902	50:757,332
1903	76:106,727
1904	40:600,602
1905	35:138,499
1906	27:554,757
1907	38:120,973
1908	71:605,440
1909	80:141,116
1910	118:214,742
1911	86:008,250
1912	95:947,440

Total

N.° 24

Ano	Valor
1894	132:705,966
1895	183:684,651
1896	220:558,336
1897	242:752,990
1898	256:563,35[illegible]
1899	211:193,219
1900	171:069,59[illegible]
1901	162:593,63[illegible]
1902	150:867,29[illegible]
1903	177:145,697
1904	139:372,002
1905	139:544,799
1906	103:745,737
1907	127:680,853
1908	189:273,200
1909	203:312,516
1910	223:463,322
1911	168:651,260
1912	198:236,120

Reparações de Vagões

BITOLAS DE 1m,60 E 0m,60

Pessoal

1 m/m = 5:000$000

N.° 25

Ano	Valor
1894	80:942,724
1895	100:598,364
1896	130:559,152
1897	158:257,580
1898	181:411,970
1899	141:989,290
1900	140:038,040
1901	134:925,465
1902	152:428,910
1903	167:891,260
1904	182:169,410
1905	181:425,640
1906	149:038,140
1907	171:912,180
1908	146:440,100
1909	174:670,540
1910	131:006,890
1911	147:072,150
1912	151:702,880

Material

N.° 26

Ano	Valor
1894	112:818,454
1895	107:462,588
1896	161:048,702
1897	135:527,115
1898	280:129,013
1899	179:002,189
1900	151:985,181
1901	111:448,826
1902	154:638,932
1903	171:714,462
1904	156:814,334
1905	145:140,510
1906	109:747,305
1907	134:321,136
1908	142:624,836
1909	130:901,195
1910	86:204,298
1911	[illegible]7:961,990
1912	130:650,570

Total

N.° 27

150:000$000

Ano	Valor
1894	193:761,178
1895	208:060,952
1896	291:607,854
1897	293:784,695
1898	461:540,983
1899	320:991,470
1900	292:023,221
1901	246:374,291
1902	307:067,842
1903	339:605,722
1904	338:983,744
1905	326:566,150
1906	258:785,445
1907	306:233,316
1908	289:064,936
1909	305:571,735
1910	217:211,188
1911	255:034,140
1912	282:353,450

Reparações de Carros

BITOLA DE 1m,00

PESSOAL

1 m/m = 5:000$000

N.º 28

52:225$330
64:705$490
63:677$040
55:628$790
51:029$440
82:751$670
81:393$490
85:352$390
88:777$190
91:233$290
66:049$100
47:522$500
42:990$510
44:431$240
61:842$210
86:085$870
92:206$150

1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912

MATERIAL

N.º 29

43:429$205
39:585$428
51:114$576
43:077$521
30:401$623
56:373$442
53:829$194
48:121$287
46:733$809
40:716$021
29:339$269
28:180$278
34:401$824
46:644$545
53:470$781
100:220$450
86:894$050

1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911

TOTAL

N.º 30

95:654$533
104:290$918
114:791$616
98:706$311
81:431$063
139:125$112
135:222$684
133:473$677
135:510$999
131:949$311
95:388$369
75:702$178
77:392$334
91:075$785
115:312$991
186:306$320
179:100$200

1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912

Reparações de Vagões

Bitola de 1m,00

Pessoal

1 m/m = 5:000$000

N.º 31

Ano	Pessoal
1896	55:768,240
1897	68:933,640
1898	75:294,590
1899	92:171,430
1900	102:055,430
1901	110:008,750
1902	112:185,940
1903	108:146,690
1904	126:497,170
1905	123:185,770
1906	97:918,010
1907	95:155,250
1908	86:288,780
1909	80:571,340
1910	77:331,330
1911	90:871,430
1912	103:015,570

Material

N.º 32

Ano	Material
1896	49:847,190
1897	61:1194,990
1898	73:108,557
1899	72:626,568
1900	66:107,639
1901	110:079,605
1902	89:165,441
1903	112:185,940
1904	12:192,151
1905	72:526,812
1906	47:058,988
1907	55:375,456
1908	66:341,733
1909	[illegible]3:093,312
1910	86:271,443
1911	97:558,320
1912	108:034,750

Total

N.º 33

Ano	Total
1896	105:615,430
1897	130:113,636
1898	148:403,147
1899	164:797,998
1900	168:163,069
1901	221:088,355
1902	201:351,381
1903	220:332,630
1904	199:289,327
1905	195:712,582
1906	144:976,998
1907	150:530,706
1908	152:630,513
1909	173:664,652
1910	163:602,773
1911	188:429,750
1912	211:050,320

Recapitulação das despesas da locomoção (Por conta de custeio)

Bitolas de 1m,60 e 0m,60

N.º 34

1 m/m = 20:000$000

1.500:000$000

Ano	Despesa
1898	3348:114,608
1899	2583:030,978
1900	2264:134,764
1901	2263:122,905
1902	2157:343,136
1903	2160:902,584
1904	2436:931,831
1905	2268:910,560
1906	2041:442,557
1907	2247:718,186
1908	2209:682,364
1909	2361:283,463
1910	2377:028,571
1911	2630:174,222
1912	3426:936,417

Bitola de 1m,00

N.º 35

$000

Ano	Despesa
1898	1423:594,210
1899	1192:379,760
1900	1190:104,226
1901	1482:418,087
1902	1513:569,575
1903	1491:161,556
1904	1462:288,725
1905	1393:581,715
1906	1308:276,784
1907	1321:959,306
1908	1461:597,764
1909	1600:710,875
1910	1662:595,513
1911	1972:585,330
1912	3112:051,400

Total

N.º 36

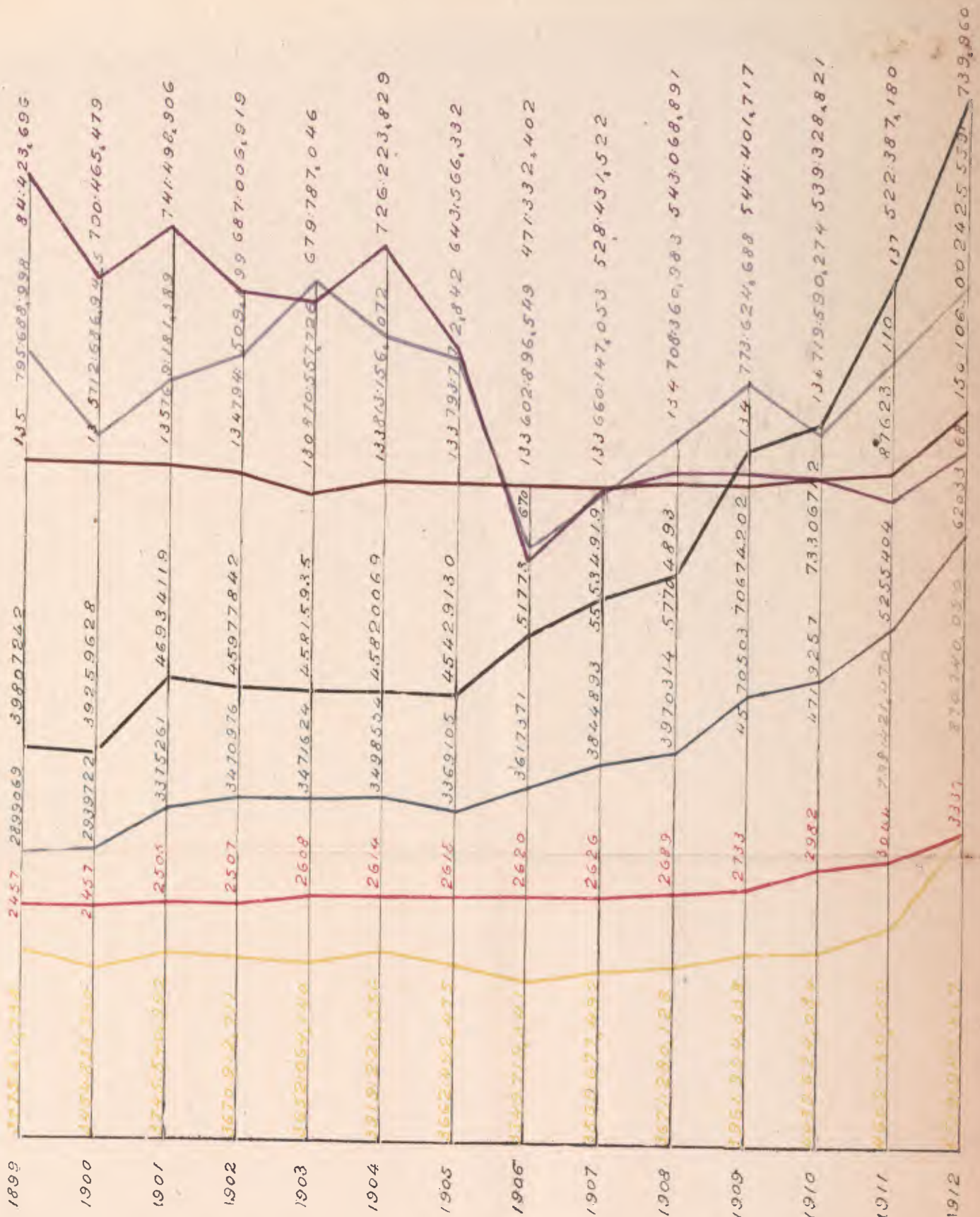
1 m/m = 50.000$000

Ano	Despesa
1898	4771:708,810
1899	3775:410,73
1900	3454:838,990
1901	3745:540,992
1902	3670:912,711
1903	3652:064,140
1904	3919:220,556
1905	3662:492,475
1906	3349:719,341
1907	3569:677,492
1908	3671:280,128
1909	3961:994,338
1910	4039:624,084
1911	4602:759,552
1912	6538:987,817

Bitolas de $1^{m},60$, $1^{m},00$ e $0^{m},60$

Comparação das despezas totaes da Locomoção com o percurso das locomotivas e vehiculos e a quantidade dos mesmos

N.º 37

1899 1900 1901 1902 1903 1904 1905 1906 1907 1908 1909 1910 1911 1912

N. B. — Em 1912 só o carvão concorreu na despeza total da Locomoção um augmento de 1.469:244$153 sobre o anno de 1911.

Linha	Legenda	Escala
preta	Kilometros percorridos pelos vehiculos	— 1 m/m = 500000 kilometros
vermelha	Quantidade de vehiculos	— 1 m/m = 50 vehiculos
castanha	» » locomotivas	— 1 m/m = 1 locomotiva
azul	Kilometros percorridos pelas locomotivas	— 1 m/m = 50000 kilometros
amarela	Despeza total da Locomoção	— 1 m/m = 100:000$000
cinzenta	» » reparação vehiculos	— 1 m/m = 5:000$000
roxa	» » » locomotivas	— 1 m/m = 4:000$000

Preço do vehiculo-kilometro e da tonelada-kilometro de peso util (conta de custeio)

(Serviços retribuidos)

1 m/m = 2 réis

BITOLAS DE 1m,60 E 0m,60

N.º 38

Anno	Vehiculo-kilometro	Tonelada-kilometro de peso util
1898	164 rs	61 réis
1899	125	45
1900	98	39
1901	92	30
1902	95	31
1903	103	35
1904	118	34
1905	110	33
1906	82	21
1907	103	26
1908	86	23
1909	74	21
1910	86	23
1911	77	22
1912	87	25

BITOLA DE 1m,00

N.º 39

Anno	Vehiculo-kilometro	Tonelada-kilometro de peso util
1898	[illegible] rs	59 réis
1899	77	47
1900	72	44
1901	71	37
1902	71	38
1903	65	41
1904	65	34
1905	62	30
1906	50	20
1907	52	21
1908	44	20
1909	38	19
1910	42	18
1911	40	18
1912	42	23

—— Vehiculo-kilometro

—— Tonelada-kilometro de peso util

FORNECIMENTO A DIVERSOS

BITOLAS DE 1m,60, 1m,00 E 0m,60

1 m/m = 20:000$000

Anno	Importancia material	Importancia pessoal
1898	852:864,968	443:779,305
1899	697:423,088	160:107,360
1900	06:105,566	166:955,620
1901	876:191,445	480:634,153
1902	1182:555,517	630:760,070
1903	1115:141,176	673:539,310
1904	715:141,605	409:799,210
1905	638:261,252	395:259,150
1906	550:760,674	318:106,130
1907	682:282,716	377:679,970
1908	384:230,066	513:355,060
1909	316:822,370	408:187,660
1910	414:103,639	448:588,200
1911	378:917,400	470:453,050
1812	626:339,799	693:645,528

N.º 40

Importancia material

Importancia pessoal